CAMARA MUNICIPAL DE SAO PAULO

294

CAMARA MUNICIPAL DE SAO PAULO

ASSESSORIA TECNICA DA MESA - A.T.M.

SISTEMA DE APOIO AO PROCESSO LEGISLATIVO

PROJETO DE LEI : 01-0721/1996 DE 1996

MATERIA LEGISLATIVA: PL 01-0721/1996 DE 27/08/96

AUTE: EXECUTIVO PAULO MALUF

NUM OFICIO A.T.L.: 0217/1996

E N T A:

Autoriza o Executivo a outorga, mediante licitação concessão para exploração de estacionamento em vias e logradouros públicos, e dá outras providências.

O B S E R V A C O E S:

Lei 12.523/97

CNC Solutions
Tipo: Processo Legislativo
26/10/2010 18.15:55
00000014413-45

ARQUIVADO EM 09/02/97

GINA APARECIDA BARRIOS
Chefe de Seção Legislativa
CHEFE DE SESSÃO

Prefeitura do Município de São Paulo

Folha nº 01 do proc. n.º 721 de 1996

São Paulo, 23 de AGOSTO de 1996

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. T. L. n.º 217/96

RECEBIDO NA A. T. L.
Em 23/08/96
Às 16:40

Senhor Presidente

Tenho a honra de encaminhar à Vossa Excelência, acompanhado da respectiva exposição de motivos, a fim de ser submetido ao estudo e deliberação dessa Egrégia Câmara, o incluso projeto de lei, que autoriza o Executivo a outorgar, mediante licitação, concessão para exploração de estacionamento em vias e logradouros públicos, e dá outras providências.

Aproveito a oportunidade para reiterar a Vossa Excelência os protestos de minha alta consideração.

PAULO MALUF
Prefeito

Anexos: projeto de lei, exposição de motivos e legislação citada no texto.

A Sua Excelência o Senhor Doutor João Brasil Vita
Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo
SPF/fsc

SGM - 002 - DGM

36

Folha nº 02 de proc nº 721 de 19 96 1

01 — FL.

01-0721/1996

PROJETO DE LEI Nº

LIDO HOJE
ÀS COMISSÕES DE: 27 AGO 1996
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA, POL. URB., MEIO AMB.; ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; TRÂN., TRANSP. E ATIV. ECON.; FINANÇAS E ORÇAMENTO
PRESIDENTE

Autoriza o Executivo a outorgar, mediante licitação, concessão para exploração de estacionamento em vias e logradouros públicos, e dá outras providências.

SEÇÃO DE REVISÃO
27 AGO 1996
- PT. 10 -

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

D E C R E T A:

PREJUDICADO
12 NOV 1999
PRESIDENTE

Art. 1º - Fica o Executivo autorizado a outorgar, mediante licitação, concessão onerosa para exploração, por particulares, dos estacionamentos

rotativos em vias e logradouros públicos, na forma da presente lei.

Parágrafo único - A concessionária deverá pagar ao Poder Público quantia mensal pela exploração concedida, na proporção que vier a ser estabelecida na respectiva licitação.

Art. 2º - A exploração do estacionamento em vias e logradouros públicos deverá ser feita através de controle automatizado e informatizado, por meio de parquímetros ou equipamentos eletrônicos de coleta, que permitam total integridade financeira da arrecadação, aferição imediata de receitas e auditoria permanente por parte do poder permitente.

Parágrafo único - Ao final do prazo da concessão, os equipamentos, obras e instalações utilizados na exploração dos estacionamentos reverterão para o Poder Público, sem qualquer pagamento ao particular, desde que respeitado o equilíbrio econômico e financeiro firmado no início da concessão.

Art. 3º - A concessão de que trata esta lei deverá ser precedida de licitação pela modalidade Concorrência Pública, no julgamento da qual deverão ser considerados a qualidade técnica do sistema de exploração e dos equipamentos apresentados e o valor do ônus ofertado como pagamento pela outorga da concessão.

Parágrafo único - O ônus referido no "caput" deste artigo será a quantia mensal que a concessionária deverá pagar ao Poder Público pela

concessão, estabelecida nos termos da oferta vencedora da licitação.

Art. 4º - O prazo da concessão de que trata esta lei não poderá ser superior a 30 (trinta) anos.

Art. 5º - A empresa concessionária deverá se incumbir, sem ônus para o Município, de fornecer, instalar e conservar os equipamentos empregados no sistema, bem como de realizar todas as obras, inclusive sinalização viária, que se fizerem necessárias à operação da concessão.

Art. 6º - As vagas da concessão de que trata esta lei compreenderão aquelas hoje exploradas pelo sistema de Zona Azul e outras a serem especificadas pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET e pela Secretaria Municipal de Transportes nas vias e logradouros do Município, ficando autorizada, desde logo, a ampliação das vagas hoje existentes.

Art. 7º - A fixação do preço a ser cobrado e o tempo máximo de uso das vagas nos estacionamentos rotativos objeto da concessão ficarão a cargo do Poder Público, devendo ser estabelecidos antes do início da licitação, por decreto do Executivo.

Parágrafo único - A periodicidade, o índice e o critério de reajuste do preço, obedecida a legislação federal regente da matéria, deverão ser fixados no termo de outorga da concessão e serão autorizados sempre na forma prevista no "caput" deste artigo.

Art. 8º - O termo de outorga da concessão deverá conter, entre outras disposições, as seguintes cláusulas obrigatórias:

I - o objeto, a área e o prazo da concessão, conforme estabelecido nesta lei;

II - as condições de exploração dos estacionamentos, inclusive com previsão de regras e parâmetros de aferição das receitas, auditorias e acompanhamento da arrecadação;

III - as condições econômicas e financeiras da exploração, prevendo, inclusive, os mecanismos para preservação do equilíbrio inicialmente estabelecido;

IV - a forma e a periodicidade do pagamento do ônus devido ao Poder Público;

V - a obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de contas da concessionária;

VI - critérios e mecanismos de revisão do preço cobrado pelo particular dos usuários e do ônus a ser pago;

VII - os direitos, garantias e obrigações da concessionária e do Poder Público concedente, inclusive os relacionados às necessidades de futura alteração ou amplicação da exploração concedida, bem como os relativos ao aperfeiçoamento e modernização dos equipamentos e instalações empregados;

VIII - os direitos e deveres dos usuários das vagas de estacionamento, bem como o dever da concessionária em manter os usuários permanente e

suficientemente informados acerca do funcionamento do sistema;

IX - a forma de relacionamento da concessionária com os agentes do Poder Público encarregados da fiscalização de trânsito e da atividade administrativa de polícia;

X - eventuais penalidades que possam ser aplicadas à concessionária pelo descumprimento das normas legais e contratuais para exploração da permissão;

XI - as hipóteses e procedimentos para extinção antecipada da concessão;

XII - as hipóteses e os critérios para cálculo e forma de pagamento de indenizações devidas à concessionária, inclusive para os casos de extinção antecipada da concessão por ato ou fato não imputável à mesma;

XIII - as condições de prorrogação da concessão;

XIV - o prazo para fornecimento e instalação dos equipamentos e para realização das obras necessárias, bem como o prazo máximo para início da exploração das vagas de estacionamento;

XV - o foro e o modo de resolução amigável de eventuais divergências que surjam ao longo do prazo de vigência da concessão.

Parágrafo único - A concessionária deverá oferecer, na forma da lei, garantia do fiel cumprimento das obrigações que por ela venham a ser assumidas como contrapartida da concessão, inclusive

aquelas referentes ao fornecimento, à instalação, ao funcionamento e à manutenção dos equipamentos vinculados à concessão.

Art. 9º - À Prefeitura do Município de São Paulo ou à concessionária não caberá qualquer responsabilidade por acidentes, danos, furtos ou prejuízos de qualquer natureza que os veículos dos usuários venham a sofrer nos locais concedidos, não sendo exigível do concessionário a manutenção de qualquer tipo de seguro contra estes eventos, ressalvada a hipótese de seguro garantia, nos termos do artigo anterior.

Art. 10 - A outorga da concessão de que trata esta lei não implicará, em nenhuma hipótese, na transferência da atividade administrativa de polícia ou da atribuição de fiscalização do cumprimento da legislação de trânsito ou das normas de estacionamento, atividades que continuarão a ser exercidas pelos agentes do Poder Público, na forma da lei.

Art. 11 - A Secretaria Municipal de Transportes poderá transferir para empresa pública municipal ou para sociedade de economia mista controlada pela Prefeitura a competência para organizar, gerenciar e fiscalizar a concessão objeto desta lei.

Parágrafo único - As receitas decorrentes do pagamento, pela concessionária, do ônus decorrente da exploração concedida serão recolhidas à entidade a quem competir a organização, o gerenciamento e a fiscalização da concessão, conforme disposto no "caput" deste artigo, devendo tais recursos integrar suas

receitas correntes.

Art. 12 - O Executivo regulamentará, por decreto, as disposições da presente lei.

Art. 13 - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias.

Art. 14 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

SPF/sffs

E X P O S I Ç Ã O D E M O T I V O S

O projeto ora submetido à apreciação dessa E. Casa de Leis tem por escopo permitir que o Município possa recorrer aos agentes privados para aperfeiçoar o sistema de estacionamento em vias e logradouros públicos, conhecido como "Zona Azul".

A exploração desses estacionamentos, como é sabido, foi instituida entre nós, de forma precursora, em 1974, através do Decreto nº 11.661, de 30 de dezembro de 1974, quando à época era Prefeito o hoje Nobre Vereador Miguel Colasuonno. Desde então, a exploração tem sido efetivada, como é patente, através do sistema de talões e fiscalizada por agentes contratados pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET.

Por outro lado, hoje, em praticamente todas as grandes cidades do mundo, as administrações locais exploram o estacionamento em vias públicas através do sistema de controle de utilização de vagas por parquímetros ou por equipamentos eletrônicos.

Os recursos de informática e tecnologia hoje disponíveis permitem uma total idoneidade financeira, um sistema de aferição imediata do percentual de utilização das vagas e, ainda, um controle

que praticamente reduz a evasão a zero, além de permitir acompanhamento e auditagem simutâneos pela Administração e até mesmo pelos órgãos de controladoria.

Uma Cidade como São Paulo não pode mais ficar ao largo destes recursos!

Contudo, o investimento necessário para introdução desses sofisticados sistemas de controle e aferição é por demais elevado. Na esteira do que de mais moderno se faz hoje, em termos de Administração Pública, é que se coloca a possibilidade de transferir esse investimento a particulares eventualmente interessados. O ressarcimento do investimento, bem como a remuneração pela operação e manutenção do sistema, seriam obtidos através da exploração dos estacionamentos objeto da outorga da concessão, pelo prazo a ser fixado, nos termos do disposto na medida. O instrumento da concessão é utilizado por ser o que mais se ajusta à especificidade do cometimento e à nossa tradição legislativa. Obedecidas foram, entretanto, todas as exigências legais e constitucionais relativas à matéria.

De outro lado, como previsto no projeto, o concessionário pagará, ainda, uma parte do arrecadado para a Municipalidade, o que constituirá, pois, uma fonte de receita para a Cidade. Para viabilizar e otimizar essa sistemática, prevê-se, na propositura, a possibilidade de ampliação das vagas disponíveis, o que seria feito tendo por base estudos técnicos elaborados pelos órgãos de controle de tráfego.

Estas as linhas gerais do presente

projeto.

Em resumo, pretende-se regulamentar, em definitivo, o sistema de Zona Azul no Município, buscando, ainda, junto aos particulares, os recursos necessários para instalar um sistema mais confiável e controlável da utilização das vagas, além de se viabilizar, com a exploração das mesmas, instrumentos de disciplinação do uso dos logradouros como estacionamento e uma fonte de receita para o Município.

É o que se pretende seja acolhido por essa Nobre Casa Legislativa.

SPF/bel

LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

. . . . . .

Artigo 114 — O uso de bens municipais por terceiros poderá ser feito mediante concessão, permissão ou autorização, conforme o caso, e o interesse público, devidamente justificado, o exigir.

§ 1.º — A concessão administrativa dos bens públicos de uso especial e dominiais dependerá de lei e concorrência, e far-se-á mediante contrato, sob pena de nulidade do ato.

§ 2.º — A concorrência a que se refere este artigo poderá ser dispensada, mediante lei, quando o uso se destinar à concessionária de serviço público ou entidades assistenciais.

§ 3.º — A concessão administrativa de bens públicos de uso comum somente poderá ser outorgada mediante autorização legislativa garantindo-se, em qualquer hipótese, a preservação do meio ambiente e do patrimônio histórico-cultural.

§ 4.º — A permissão, que poderá incidir sobre qualquer bem público, será sempre por tempo indeterminado e a título precário, formalizada através de decreto.

§ 5.º — A autorização que poderá incidir sobre qualquer bem público, será feita por portaria, para atividades ou usos específicos e transitórios, pelo prazo máximo de 90 (noventa) dias, exceto quando se tratar de formar canteiro de obra pública, caso em que o prazo corresponderá ao da duração da obra.

§ 6.º — O Prefeito deverá encaminhar anualmente à Câmara Municipal relatório contendo a identificação dos bens municipais objeto da permissão de uso e de concessão, em cada exercício, assim como sua destinação e o beneficiário.

§ 7.º — Serão nulas de pleno direito as permissões, as concessões, bem como quaisquer outros ajustes feitos após a promulgação desta Lei, em desacordo com o estabelecido neste artigo.

. . . . . .

. . . . . .

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº 13

do processo nº 721 de 19 96 / 30 / 08 / 96 (a)

Ao Senhor Assessor Chefe,
Sobre o assunto, nada consta.
Em 30-08-96

MARIA CANDIDA MOREIRA PORTA
Assist. Parlamentar

A Com. de Const. e Justiça
02/09/96

LUIZ AREIAS DE CARVALHO
Ass. Tecn. Leg. Chefe - A. T. M.

Recebido na Comissão de
Constituição e Justiça
Em 03/09/96 às 12:00 hs.

ORLANDO KOCI MENDES
AUXILIAR LEGISLATIVO

Ao Nobre Vereador
para relatar
em 03 de setembro de 19.96

Presidente

SEGUE ..... juntado ..... nesta data, ... documento ..... e papel para informação, rubricado .....

sob folha ..... nº 14, 15

Em 12 / 09 / 96

(a) .....

Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º 14 do proc. nº 721 de 19 96
O funcionário

PARA APRECIAÇÃO DAS COMISSÕES COMPETENTES.
10 SET 1996
PRESIDENTE

REQUERIMENTO

13 - RDS
13-1022/1996

REQUEIRO à Douta Mesa, nos termos regimentais seja solicitada audiência pública para o Projeto de Lei nº 01-0721/96, que Autoriza o Executivo a outorgar, mediante licitação, concessão para exploração de estacionamento em vias e lougradouros públicos, e dá outras providências, tendo em vista a solicitação do Conselho de Representantes dos Empregados da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET -, conforme ofício anexo.

Sala das Sessões, ~~06~~ 10 de setembro de 1996.

VEREADOR VITAL NOLASCO

SEÇÃO DE REVISÃO
10 SET 1996
-DL. 13-

Cód. 0522

À Com. de Const. e Justiça

11/09/96

LUIZ ARCIAS DE CARVALHO
Ass. Tecn. Leg. Chefe - A. T. M.

Recebido na Comissão de Constituição e Justiça
Em 11/09/96 às 12:00 hs.

ORLANDO KOCI MENDES
AUXILIAR LEGISLATIVO

Folha n.º 15 do proc.
O funcionário

São Paulo, 05 de Setembro de 1996

DE: CRE/CET (Conselho de Representantes dos Empregados da CET)
PARA: Verador Vital Nolasco

Prezado Senhor:

Vimos por meio desta, manifestar nossa preocupa e indignação com relação ao projeto de Lei nº 01-0721/1.996 encaminhado à Câmara Municipal de São Paulo através do ofício nº 217/96 de 23/08/96 do Gabinete do Prefeito.

Onde; Autoriza o executivo a autorgar, mediante licitação, concessão para exploração de Estacionamento em vias e lougradouros públicos, e dá outras providências.

Acreditamos que, tal projeto votado e aprovado, por esta casa, trará prejuíso irreparáveis tanto a CET (Companhia de Engenharia de Tráfego) como para o municipio de São Paulo.

Por isso, solicitamos o apoio de vossa Senhoria e a abertura de Audiência Pública na Câmara Municipal, para que o assunto possa ser debatido e que todos os vereadores possam elucidarem-se, para nortear o posicionamento frente ao fato.

Atenciosamente,

Reno Ale
Presidente do CRE/CET

Ao Exmo.Sr Presidente da Comissão de Constituição e Justiça
Vereador Dárcio Arruda,

Para Ciência.

Em 12/09/96

Marlene S. de Oliveira
Secretária

Ciente
12.09.96

Solicito a oitiva do Sr. Presidente da CPC/CET para que relate os fatos referentes ao art. 85, inciso III do Regimento Interno.

12.09.96

Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º 16 do proc.
N.º 721/96
O funcionário

Ofício CCJ S/Nº/96

São Paulo, 13 de Setembro de 1996

Prezado Senhor:

Esta Comissão de Constituição e Justiça recebeu requerimento através do qual V.Sª solicita a realização de audiência pública para discussão do PL nº 721/96, que autoriza o Executivo a outorgar, mediante licitação, concessão para exploração de estacionamento em vias e logradouros públicos.

Consoante dispõe o artigo 32,§ 3º da Lei Orgânica do Município de São Paulo, e o artigo 85, III, do Regimento Interno da Câmara Municipal de São Paulo, têm legitimidade para requerer a realização de audiências públicas sobre assuntos de interesse público, as entidades legalmente constituídas ou representantes de no mínimo 1500 (mil e quinhentos) eleitores do Município.

Diante das disposições citadas, solicito que V. Sª comprove a regularidade legal da constituição dessa entidade ou apresente requerimento subscrito por pelo menos 1500 eleitores.

Atenciosamente,

DÁRCIO ARRUDA
Presidente da Comissão de Constituição e Justiça da Câmara Municipal de São Paulo

Ilmo. Sr.
Reno Ale
MD /Presidente do Conselho de Representantes dos Empregados da CET -CRE/CET

Ao nobre Vereador BRUNO FEDER

para relatar.

Sala da Comissão de Constituição e Justiça de 19

um ... do ...

Presidente

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SEGUEM, juntados neste data ... rubricados sob

folhas de n.º 17021 02/04/97 a) ...

A COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 721/96

O Senhor Prefeito Municipal encaminhou a esta Casa o presente projeto de lei que visa obter a indispensável autorização legislativa para outorgar, mediante licitação, a concessão onerosa para exploração, por particulares, dos estabelecimentos rotativos em vias e logradouros públicos.

A remuneração ao Poder Público corresponderá a quantia mensal pela exploração concedida, na proporção estabelecida pela proposta vencedora do procedimento licitatório.

Preceitua o projeto que a exploração do estacionamento deverá ser feita através de controle automatizado e informatizado, por meio de parquímetros ou equipamentos eletrônicos de coleta.

O prazo de concessão não poderá ser superior a 30 (trinta) anos.

A fixação do preço a ser cobrado e o tempo máximo de uso das vagas rotativas ficarão a cargo da Prefeitura, que a fixará por decreto, antes do início da licitação.

Consoante estabelece o art. 10 da proposta, a outorga da concessão não implicará na transferência da atividade administrativa de polícia ou da atribuição de fiscalização do cumprimento da legislação de trânsito ou de normas de estacionamento.

A organização, gerenciamento e fiscalização da concessão poderá ser transferida, a critério da Secretaria Municipal de Transportes, a empresa pública ou sociedade de economia mista.

Consoante dispõe a Constituição Federal em seu art. 175, "incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos".

O presente projeto objetiva, exatamente, outorgar, a concessão para exploração do serviço de estacionamentos rotativos.

A propositura atende aos dispositivos da Lei Federal nº 8987/95, que regula o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos. Assim, está devidamente prevista a prévia licitação na modalidade concorrência pública, os critérios de julgamento, as cláusulas obrigatórias que o termo de outorga conterá. Tudo consoante dispõe a lei de regência da matéria.

Na Lei Orgânica do Município a concessão de serviços públicos é tratada em seu artigo 126 que, reproduzindo o disposto no art. 175 da CF/88, faculta a prestação de serviços públicos por particulares, vale dizer, a prestação indireta desses serviços.

Assim, no que diz respeito à possibilidade constitucional de conceder os serviços objeto do projeto, bem como quanto à iniciativa e legalidade nada há a opor à proposta, que encontra respaldo no art. 175 da Carta

Magna, e nos artigos 13, I e VII; 37, § 2º, IV; 69, IV; e 216, da Lei Orgânica do Município.
PELA LEGALIDADE

Entretanto, o projeto contém um dispositivo que deve ser excluído, sob pena de macular de inconstitucionalidade a proposta.
Trata-se do art. 9º, que dispõe sobre a exclusão de responsabilidade civil da Prefeitura e da concessionária por quaisquer acidentes, danos, furtos ou prejuízos de qualquer natureza que os veículos venham a sofrer nos locais de estacionamento rotativo.
Essa norma cuida claramente de responsabilidade civil, matéria afeita ao Direito Civil e, como tal, reservada à competência legislativa privativa da União, nos termos do art. 22, I, da Constituição Federal.
Assim sendo, impõe-se a apresentação do Substitutivo a seguir a fim de retirar do projeto a referida norma inconstitucional.

SUBSTITUTIVO Nº /96 AO PROJETO DE LEI Nº 721/96

APROVADO EM 1a. DISCUSSÃO
VOLTA À 2.a DISCUSSÃO
12 NOV 1997
PRESIDENTE

Autoriza o Executivo a outorgar, mediante licitação, concessão para exploração de estacionamento em vias e logradouros públicos, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO d e c r e t a:
Art. 1º - Fica o Executivo autorizado a outorgar, mediante licitação, concessão onerosa para exploração, por particulares, dos estacionamentos rotativos em vias e logradouros públicos, na forma da presente lei.
Parágrafo único - A concessionária deverá pagar ao Poder Público quantia mensal pela exploração concedida, na proporção que vier a ser estabelecida na respectiva licitação.

Art. 2º - A exploração do estacionamento em vias e logradouros públicos deverá ser feita através de controle automatizado e informatizado, por meio de parquímetros ou equipamentos eletrônicos de coleta, que permitam total integridade financeira da arrecadação, aferição imediata de receitas e auditoria permanente por parte do poder concedente.
Parágrafo único - Ao final do prazo da concessão, os equipamentos, obras e instalações utilizados na exploração dos estacionamentos r[illegible] Poder Público, sem qualquer pagamento ao [illegible], desde que respeitado o equilíbrio econômico e financeiro firmado no início da concessão.

Aprovado em 2a. discussão
26 NOV 1997
PRESIDENTE

Art. 3º - A concessão de que trata esta lei deverá ser precedida de licitação pela modalidade Concorrência Pública, no julgamento da qual deverão ser considerados a qualidade técnica do sistema de exploração e dos equipamentos apresentados e o valor do ônus ofertado como pagamento pela outorga da concessão.
Parágrafo único - O ônus referido no "caput" deste artigo será a quantia mensal que a concessionária deverá pagar ao Poder Público pela concessão, estabelecida nos termos da oferta vencedora da licitação.

Art. 4º - O prazo da concessão de que trata esta lei não poderá ser superior a 30 (trinta) anos.

Art. 5º - A empresa concessionária deverá se incumbir, sem ônus para o Município, de fornecer, instalar e conservar os equipamentos empregados no sistema, bem como de realizar todas as obras, inclusive sinalização viária, que se fizerem necessárias à operação da concessão.

Art. 6º - As vagas de concessão de que trata esta lei compreenderão aquelas hoje exploradas pelo sistema de Zona Azul e outras a serem especificadas pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET e pela Secretaria Municipal de Transportes nas vias e logradouros do Município, ficando autorizada, desde logo, a ampliação das vagas hoje existentes.

Art. 7º - A fixação do preço a ser cobrado e o tempo máximo de uso das vagas nos estacionamentos rotativos objeto da concessão ficarão a cargo do Poder Público, devendo ser estabelecidos antes do início da licitação, por decreto do Executivo.
Parágrafo único - A periodicidade, o índice e o critério de reajuste do preço, obedecida a legislação federal regente da matéria, deverão ser fixados no termo de outorga da concessão e serão autorizados sempre na forma prevista no "caput" deste artigo.

Art. 8º - O termo de outorga da concessão deverá conter, entre outras disposições, as seguintes cláusulas obrigatórias:
I - o objeto, a área e o prazo da concessão, conforme estabelecido nesta lei;
II - as condições de exploração dos estacionamentos, inclusive com previsão de regras e parâmetros de aferição das receitas, auditorias e acompanhamento da arrecadação;
III - as condições econômicas e financeiras da exploração, prevendo, inclusive, os mecanismos de preservação do equilíbrio inicialmente estabelecido;
IV - a forma e a periodicidade do pagamento do ônus ao Poder Público;
V - a obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de contas da concessionária;

VI - critérios e mecanismos de revisão do preço cobrado pelo particular dos usuários e do ônus a ser pago;
VII - os direitos, garantias e obrigações da concessionária e do Poder Público concedente, inclusive os relacionados às necessidades de futura alteração ou ampliação da exploração concedida, bem como os relativos ao aperfeiçoamento e modernização dos equipamentos e instalações empregados;
VIII - os direitos e deveres dos usuários das vagas de estacionamento, bem como o dever da concessionária em manter os usuários permanente e suficientemente informados acerca do funcionamento do sistema;
IX - a forma de relacionamento da concessionária com os agentes do Poder Público encarregados da fiscalização de trânsito e da atividade administrativa de polícia;
X - eventuais penalidades que possam ser aplicadas à concessionária pelo descumprimento das normas legais e contratuais para exploração da permissão;
XI - as hipóteses e procedimentos para extinção antecipada da concessão;
XII - as hipóteses e os critérios para cálculo e forma de pagamento de indenizações devida à concessionária, inclusive para os casos de extinção antecipada da concessão por ato ou fato não imputável à mesma;
XIII - as condições de prorrogação da concessão;
XIV - o prazo para fornecimento e instalação dos equipamentos e para realização das obras necessárias, bem como o prazo máximo para início da exploração das vagas de estacionamento;
XV - o foro e o modo de resolução amigável de eventuais divergências que surjam ao longo do prazo de vigência da concessão;
Parágrafo único - A concessionária deverá oferecer, na forma da lei, garantia do fiel cumprimento das obrigações que por ela venham a ser assumidas como contrapartida, inclusive aquelas referentes ao fornecimento, à instalação, ao funcionamento e à manutenção dos equipamentos vinculados à concessão.

Art. 9º - A outorga da concessão de que trata esta lei não implicará, em nenhuma hipótese, na transferência da atividade administrativa de polícia ou da atribuição de fiscalização do cumprimento da legislação de trânsito ou das normas de estacionamento, atividades que continuarão a ser exercidas pelos agentes do Poder Público, na forma da lei.

Art. 10 - A Secretaria Municipal de Transportes poderá transferir para empresa pública municipal ou para sociedade de economia mista controlada pela Prefeitura a competência para organizar, gerenciar e fiscalizar a concessão objeto desta lei.
Parágrafo único - As receitas decorrentes do pagamento, pela concessionária, do ônus decorrente da exploração concedida serão recolhidas à entidade a quem competir a

organização, o gerenciamento e a fiscalização da concessão, conforme disposto no "caput" deste artigo, devendo tais recursos integrar suas receitas correntes.

Art. 11 - O Executivo regulamentará, por decreto, as disposições da presente lei.

Art. 12 - As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias.

Art. 13 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.
Sala da Comissão de Constituição e Justiça, 01.04.97.

17 - RELCOM
17-0044/1997

dg/p10721-6

Publicado no DIARIO OFICIAL
de 04 / 04 / 1997
pagina 39 coluna 1
Conferido:

À Douta Comissão de
Politica Urbana, Metropolitana
e Meio Ambiente.
Em, 04/04/97

ORLANDO KOCI MENDES
AUXILIAR LEGISLATIVO

Recebido na Comissão de Pol. Urbana.
em 04.04.97 às 1400 hs.

MARIA DA GLORIA T. DE LIMA
Assistente de Comunicação

AO NOBRE VEREADOR Antonio Goulart

PARA RELATAR.

Sala da Comissão de Politica Urbana, Metropolitana
e Meio Ambiente.

..... / ..... / .....

PRESIDENTE

Folha nº 22 do proc.
Nº 721 de 1996
O funcionário

Câmara Municipal de São Paulo

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Esta Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, solicita sejam encaminhados ao Executivo os seguintes pedidos de informações sobre o Projeto de Lei nº 721/96, de autoria do Sr. Prefeito, para que o mesmo, através de seus órgãos técnicos, se pronuncie sobre a matéria, fornecendo subsídios para elaboração de um parecer abalizado sobre a matéria.

1. O artigo 6º do Projeto de Lei prevê que as vagas da concessão compreenderão aquelas hoje exploradas pelo sistema de zona azul e outras a serem especificadas pela CET e pela SMT, havendo ainda a possibilidade da ampliação do número de vagas. Considerando que a oferta do nº de vagas de estacionamento pode ser um importante instrumento para a operação do sistema de trânsito da Cidade o Executivo considera adequada a inclusão da possibilidade de redução da sua oferta no texto do Projeto de Lei?

2. Ainda considerando o importante papel que a oferta de vagas de estacionamento pode ter no planejamento e operação do sistema de transportes, o Executivo considera adequado que a proposta inclua a possibilidade de tarifas diferenciadas?

3. Considerando que a Lei Orgânica do Município prevê no seu artigo 174 que "o sistema local de transporte deverá ser planejado, estruturado e operado de acordo com o Plano Diretor" o Executivo não considera excessivo o prazo limite de 30 anos para a concessão da exploração do estacionamento rotativo nos logradouros públicos do Município?

4. Quais são as vagas de estacionamento disponíveis em cada região da cidade? Quais dessas vagas são hoje destinadas à zona azul? Existe intenção de aumentar a oferta de vagas de estacionamento em alguma região da cidade?

5. Quais as tecnologias disponíveis para o sistema de parquímetros? Como essas tecnologias permitem uma redução da evasão de receita, conforme citado nas justificativas do Projeto de Lei?

6. Por qual, ou quais, tecnologias o executivo tem preferências? Por quê?

7. Como será a oferta de vagas de estacionamento nos pontos de mudança de modo de transporte tais como nas proximidades das estações do Metrô?

8. Que tarifa, ou tarifas o Executivo considera adequadas ao serviço?

9. O Executivo tem referências de experiências de outras cidades no uso das tecnologias pretendidas? E quanto ao modelo de concessão pretendido?

em, 12/06/97

Vereadora Aldaiza Sposati
Presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente

Defiro, em 17/06/

Vereador Nelo Rodolfo
Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

CÓD. 0522

À LEG. 3
Em, 17 / 06 / 97

MARIAMÁLIA DE VASCONCELLOS AUGUSTO
Secretária da Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente

RECEBIDO EM LEG. 3
18.06.97

ORLANDO KOCI MENDES
AUXILIAR LEGISLATIVO

Sra. Kathya,

Oficiar ao Executivo solicitando informações referentes ao presente Projeto de Lei.

18 / 06 / 97

MARGARETE NUNES DA SILVA
Chefe de Seção Técnica III
Substituto

Sra. Chefe,

Oficiado conforme despacho de V.Sa..

18/06/97

KATHYA REGINA MORALES DE SOUZA
Assistente Parlamentar

SEGUE ..... juntado ..... nesta data
documento ..... papel ..... informação
rubricado ..... fls. ..... 23 a 25.
Em 26 / 06 / 97.

Folha n.o 22 do 23 do proc.
n.o 721 de 19 96
Funcionário

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

MEMORANDO

São Paulo, 19 de junho de 1997

Recebi ofício Leg.3 nº 392/97 , de 19.06.97 , solicitando ao Executivo informações referentes ao Projeto de Lei nº 721/96 , de autoria **desse Executivo.**

Anexo: **xérox do despacho da comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, fl. 22 do processo.**

RECEBI EM:
23/06/97

ESMERALDA DO ESPÍRITO SANTO FURTADO
RF. 620.014.1.00

CÓD. 0553

Folha n.o 23 disp 24
n.o 721 do proc.
de 19 96
O funcionário

Câmara Municipal de São Paulo

São Paulo, 19 de junho de 1997.

18 - OF-LEG3
OFICIO N.0392/1997

Senhor Prefeito.

Em atenção ao requerido pela Douta Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, nos termos do art. 68 do Regimento Interno, encaminho a Vossa Excelência cópia do despacho da comissão, referente ao Projeto de Lei nº 721/96 de autoria desse Executivo - que autoriza o Executivo a outorgar, mediante licitação, concessão para exploração de estacionamento em vias e logradouros públicos, e dá outras providências, solicitando-lhe se digne determinar providências no sentido que nos envie subsídios para que a referida comissão possa emitir parecer a respeito.

Valho-me da oportunidade para renovar a Vossa Excelência os meus protestos de elevado apreço e distinta consideração.

NELO RODOLFO
Presidente

Anexo: xérox do despacho da comissão solicitante, fl. 22 do proc.

A Sua Excelência o Senhor
Doutor Celso Roberto Pitta
Digníssimo Prefeito do Município de São Paulo.

z.a.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº 24 d:9025

do processo nº 721 de 19 96 24/06/97 (a) MARGARETE NUNES DA SILVA
Chefe de Seção Técnica III
Substituto

À Douta Comissão de
Política Urbana, Metropolitana
e Meio Ambiente
Em, 24/06/97

MARGARETE NUNES DA SILVA
Chefe de Seção Técnica III
Substituto

Recebido na Comissão de
Política Urb. Metrop.e Meio
Ambiente
Em 24/06/97 as 18:00 h.

MARIAMALTA DE VASCONCELLOS AUGUSTO
Secretária da Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente

SEGUE m..... juntado ..... nesta data, ... documento ..... ~~o papel para informação~~, rubricado .....

sob folha 1 de n.º 26 a 28.....

Em 14 / 08 / 97

(a) .....

Folha nº 26 do proc.
Nº 721 de 1996
O funcionário

Prefeitura do Município de São Paulo

GABINETE DO PREFEITO

São Paulo, 13 de AGOSTO de 1997

Ofício A. T. L. n.o 151/97

15 - DOCREC
15-0165/1997

13 08 97
17:10

Senhor Presidente

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência, junto ao presente, cópias das informações prestadas pelas Unidades competentes desta Prefeitura, relativas aos Projetos de Lei constantes da relação anexa.

Aproveito a oportunidade para reiterar a Vossa Excelência os protestos de minha alta consideração.

CELSO PITTA
Prefeito

A Sua Excelência o Senhor Doutor Nello Rodolpho
Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo
LMBN/fsc

SGM - 002 - DGM

RECEBIDO EM LEG. 8
14 / 08 / 97
14:20

À Douta Comissão de
Politica Urbana, Metropolitana
e Meio Ambiente
Em, 14/08/97

MARGARETE [illegible]INES DA SILVA
Chefe de Seção Técnica III
Substituto

Recebido na Comissão de
Politica Urb. Metrop.e Meio
Ambiente
Em 14/08/97 as 18:00 hs

MARIAMÁLIA DE VASCONCELLOS [illegible]
Secretária da Comissão de Politica [illegible]
Metropolitana e Meio Ambiente

Folha nº. 27 do proc.
Nº. 721 de 1996
O funcionário

CÓPIA DA INFORMAÇÃO RELATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 721/96, REFERENTE AO OFÍCIO Nº 18/Leg.3/0392/97, REMETIDO À CÂMARA MUNICIPAL COM O OFÍCIO A.T.L. Nº 151 /97.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

Folha nº 28 do proc. Nº 721 de 1996 do funcionário

Folha de informação nº .....

d..... n.º ..... em ...../...../..... (a) .....

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo

Assunto : Informações sobre o Projeto de Lei nº 721/96

S.G.M. / A.T.L.

Senhora Assessora Chefe

Através do ofício no. 18/Leg.3/0392/97 a Douta Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, solicita providências no sentido de serem enviados subsídios para que a referida comissão possa emitir parecer a respeito do Projeto de Lei nº 721/96.

O expediente formou o processo nº 59-002.154-96*32 e está sendo examinado pelas unidades competentes, visando o atendimento solicitado.

É o que se propõe seja transmitido à E. Câmara, aduzindo-se que, oportunamente, a resposta será complementada.

Em 28 de JULHO de 1997

SUELLY PENHARRUBIA FAGUNDES
Assessora - S.G.M. A.T.L.

Dra. Suelly

De acordo.

Em 28 de JULHO de 1997

p/ **LAURA MARIA DE BARROS NASCIMENTO**
Assessora Chefe - S.G.M. A.T.L.

CAMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SEGUE, Juntado nesta data ~~xxxx por informação~~, rubricado sob folha n. 31 / 27/ 08/ 97 a)

Folha n. 29 do proc.
N. 721 de 1956
O funcionário

Prefeitura do Município de São Paulo

São Paulo, 26 de agosto de 1997

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. T. L. n.o 153/97

15 - DOCREC
15-0170/1997

Senhor Presidente

RECEBIDO NA MESA
Em 26.08.97
Às 16:40

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência, junto ao presente, cópia das informações prestadas pelas Unidades competentes desta Prefeitura, relativas aos Projetos de Lei constantes da relação anexa.

Aproveito a oportunidade para reiterar a Vossa Excelência os protestos de minha alta consideração.

CELSO PITTA
Prefeito

A Sua Excelência o Senhor Doutor Nello Rodolpho
Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo
NMAG/fsc

SGM - 002 - DGM

3
26 08 97

LUIZ AREIAS DE CARVALHO
Ass. Tecn. Leg. Chefe - A. T. M.

RECEBIDO EM LEG. 3
26/08/97
18:35

A Douta Comissão de
Política Urbana, Metropolitana
e Meio Ambiente
Em, 27/08/97

MARGARETE NUNES DA SILVA
Chefe de Seção Técnica III
Substituto

Recebido na Comissão de Pol. Urbana
Em 27-08-97 às 15:00 hs.

Folha nº 30 do proc.
Nº 721 de 1996
O funcionário

CÓPIA DAS INFORMAÇÕES RELATIVAS AO PROJETO DE LEI Nº 721/96, REFERENTE AO OFÍCIO Nº 18/LEG.3/0392/97, REMETIDO À CÂMARA MUNICIPAL COM O OFÍCIO ATL. Nº 153/97.

Folha nº. 31 do proc.
Nº. 721 de 1996
O funcionário

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

Folha de informação nº

do processo n.º 59-002.154-96*32 em / / (a)

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo

Assunto : Informações sobre o Projeto de Lei nº 721/96.

S.G.M. / A.T.L.

Senhora Assessora Chefe

Através do ofício no. 18/Leg.3/0392/97, a Douta Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, solicita providências no sentido de serem enviados subsídios para que a referida comissão possa emitir parecer a respeito do Projeto de Lei nº 721/96.

O expediente formou o processo nº 59-002.154-96*32 e está sendo examinado pelas unidades competentes, visando o atendimento solicitado.

É o que se propõe seja transmitido à E. Câmara, aduzindo-se que, oportunamente, a resposta será complementada.

Em 11 de agosto de 1997

SUELLY PENHARRUBIA FAGUNDES
Assessora - S.G.M. A.T.L.

Dra. Suelly

De acordo.

Em 11 de agosto de 1997

NILZA MEDICI DO AMARAL GURGEL
Assessora Chefe Substituta
S G M. A.T.L.

sffs

Câmara Municipal de São Paulo

PARECER DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI 721/96.

Visa o presente Projeto de Lei nº 721/96, oriundo da Prefeitura Municipal, autorizar o Executivo a outorgar, mediante licitação, concessÆo para exploração de estacionamento em vias e logradouros públicos, e dá outras providências.

Pela propositura a concessionária deverá pagar ao Poder Público uma quantia mensal pela exploração concedida, dos estacionamentos que compõem hoje as Zonas Azuis e outros que serão especificados pela CET, na proporção que vier a ser estabelecida na respectiva licitação.

A exploração do estacionamento deverá ser feita através de controle automático e informatizado, por meio de parquímetros ou equipamentos eletrônicos de coleta, afim de que o Poder Pública tenha aferição imediata de receitas e auditoria permanente.

Ao final do prazo de concessão, que não poderá ser superior a trinta anos, os equipamentos, obras e instalações utilizados na exploração dos estacionamentos, reverterão para o Poder Público, sem qualquer pagamento ao particular, desde que respeitado o equilíbrio econômico e financeiro firmado no início da concessão.

No julgamento da licitação deverão ser considerados a qualidade técnica do equipamento a ser utilizado e o valor do pagamento pela outorga da concessão.

As condições dos usos das vagas serão estabelecidas antes do início da licitação, por decreto do Executivo, e serão fixados no termos de outorga da concessão, que conterá várias cláusulas obrigatórias, elencadas no Projeto de lei.

É o relatório.

Analisando a propositura, esta comissão crê, em razão da importância do assunto, pois envolve a circulação de veículos em toda Cidade e a maior ou menor facilidade de movimentação da população, há a necessidade de se procurar otimizar as vias de circulação, de se regularizar as permissões de estacionamento em ruas do Município, ao tempo em que se aumente os recursos destinados à Engenharia de Tráfego.

Desde sua implantação, o sistema de Zonas Azuis da Cidade, tem sido operado, basicamente, na forma como foi concebido inicialmente, com pequenas alterações, nunca em seu escopo inicial, mas em ações localizadas.

O que se nota na Cidade de São Paulo é que o trânsito e a capacidade de estacionamento do Sistema Viário não tem acompanhado o aumento, fartamente divulgado através dos veículos de comunicação, da frota circulante.

É notória a vocação para o uso do transporte particular, até porque a capacidade do transporte coletivo tem sido tímida face à demanda.

Em razão deste quadro, é também notório que o sistema então implantado não acompanhou nem em tecnologia nem em sistemas organizacionais, tão pouco em planejamento, o crescimento da Cidade. Se observa, sim, soluções pontuais - para não

dizer emergenciais - sem no entanto, dispor de tempo e de recursos físicos e financeiros que permitam uma ação mais eficaz para as questões ligadas a administração do Sistema Viário do Município.

Urge a implantação de uma política moderna e adequada a uma Cidade que se insere entre as maiores do mundo e, por conseqüência, com problemas de metrópole que exigem intervenção incisiva e eficaz. É o caso do trânsito e da correta administração do número de vagas existentes ou a capacidade de estacionamento de veículos na via pública - uma das questões de maior relevância no cotidiano do cidadão.

Note-se que nas grandes Capitais, em países desenvolvidos as práticas de estacionamento com cobrança eletrônica há muitos anos, e na Cidade de São Paulo esse sistema se ainda não existe, deve ser implantado com a maior rapidez e eficiência possível.

Poder-se-ia discorrer sobre diversas formas de implantação do sistema sempre imaginando serem estes implantados e gerenciar pela Administração Pública, porém sabe-se que o Município não dispõe dos recursos para este fim e fica, então a alternativa de parceria com a iniciativa privada.

Atente-se para o fato de a parceria despertar na implantação do Sistema proposto no Projeto de Lei em análise, um maior controle da arrecadação, vez que a iniciativa privada terá interesse direto na arrecadação. Este fato, por si só, já beneficiará a Administração Pública no sentido de diminuir sobremaneira as imperfeições que hoje se verificam no sistema implantado – as Zonas Azuis.

Diminuir-se-ia, com certeza, os possíveis índices de corrupção, melhorar-se-ia a fiscalização do uso das vagas, no que tange no cumprimento aos horários de permissão, otimizando a utilização do sistema. Além disso, e principalmente, a parceria sensível economia de recursos ao Erário vez que o custo de implantação e de operação do Sistema seria oriundo da iniciativa privada na forma apresentada no Projeto de Lei.

No entanto, é importante ressaltar que o Projeto de Lei não contém, e deveria conter, dispositivo que garanta à Administração Pública o direito de remanejamento das vagas hoje existentes e que farão parte da concessão, até mesmo de sua eliminação, na medida da necessidade de readequação da malha viária conforme a evolução do trânsito nas diversas regiões da Cidade. Tal garantia é imprescindível pois o Art. 6º do Projeto de Lei prevê a concessão das vagas <u>hoje</u> disponíveis no Sistema de Zonas Azuis.

Observe-se ainda, que a concessão ora em análise possa parecer – a grosso modo – uma privatização ela assim não se caracteriza se considerados os quesitos inseridos no Art. 8º do Projeto de Lei que dispõe sobre obrigatoriedades que deverão estar contempladas no termo de outorga da concessão, inclusive no seu inciso XI, <u>ressalte-se</u>, onde reza a possibilidade de extensão antecipada da concessão.

Há também que se considerar o nível de investimento que a implantação do sistema requer – aquisição dos equipamentos de última geração (parquímetros); outros equipamentos de controle; sinalizações horizontal/vertical; fiscalização; e tudo o mais que decorre de tal implantação, para que fique claro que o prazo máximo proposto

Câmara Municipal de São Paulo

para a concessão – 30 (trinta) anos – é contrapartida plenamente aceitável para atrair a iniciativa privada e compensatória do ponto de vista do retorno de investimento, base de qualquer atividade econômica.

Por último, da análise da relação custo/benefício resta claro que o Sistema proposto no presente Projeto de Lei, proporcionará receita com controle de aferição, sem onerar o Erário com investimentos para os quais não dispõe de recursos o Poder Público.

Pelo exposto, a Comissão de Política Urbana Metropolitana e Meio Ambiente considera que a matéria deve prosperar.

Favorável, pois, o Parecer.

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, em

Presidente

Relator

17 - RELCOM
17-3116/1997

Publicado no DIÁRIO OFICIAL
de 16 / 10 / 1997
página 54 coluna 2
Conferido

À Douta Comissão de
Administração Pública
Em, 16/10/97

MARIAMALIA DE VASCONCELLOS AUGUSTO
Secretária da Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente

Recebido na Comissão de
Administração Publica
Em 16/10/97 as 19:00 h,

MARIZILDA DO PRADO PFUTZNREUTER
Secretária

Ao nobre Vereador Mohamad Mourad,
para relatar. Regimentalmente até / /.
Sala da Comissão de Administração Pública
21/10/97

Presidente

CAMARA MUNICIPAL DE SAO PAULO
SEGUE. Juntado nesta data para informação, rubricado nas
folhas nº 35 a 38 ' 05/11/97

co

Folha n.º 35 do proc. n.º 721 de 19 96

Câmara Municipal de São Paulo

DEFIRO. JUNTE-SE. SP 3/11/97

VEREADOR GILSON BARRETO
Presidente da CAP

São Paulo, 31 de Outubro de 1997.

Memorando n.º 393/6ª SSP/97

Prezado Vereador Gilson Barreto
Presidente da Comissão de Administração Pública

De acordo com deliberação proferida pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente em 22 de outubro p.p., solicito que seja juntado ao parecer n.º 1.185/97 da CPUMMA, de 15 de outubro p.p., o voto em contrário de minha autoria sobre o PL 721/96.

Atenciosamente.

ALDAÍZA SPOSATI
Presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente

Gabinete da Vereadora Aldaiza Sposati
Palácio Anchieta • Viaduto Jacareí, 100 • 01380-900 • São Paulo - SP ☎ 3115.1355 e fax 605.2275
e-mail: aldaiza@uninet.com.br

Publique-se.

S.Paulo, 22 de outubro de 1997

Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.o 36 do proc. n.o 721 de 19 96

VOTO EM CONTRÁRIO DA VEREADORA ALDAÍZA SPOSATI SOBRE O PL 721/96

O PL 721/96, de autoria do Prefeito, autoriza o Executivo a outorgar, mediante licitação, concessão para exploração de estacionamento em vias e logradouros públicos.

Ele concede à iniciativa privada, após posterior concorrência, a exploração das vias e logradouros públicos através do sistema rotativo de estacionamento, mais conhecido como Zona Azul. Os concessionários, através da instalação de parquímetros, passarão a gerenciar este sistema, devendo pagar quantia mensal ao Poder Executivo pela concessão, que não será superior a 30 (trinta) anos. A fixação do preço a ser cobrado e o tempo máximo de uso das vagas nos estacionamentos rotativos objeto da concessão ficarão a cargo do Poder Público, que os estabelecerá por decreto.

O referido projeto de lei recebeu parecer pela legalidade da Comissão de Justiça.

Nesta Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, foi designado como relator o Vereador Antônio Goulart, que, diante da insuficiência de elementos esclarecedores do projeto, solicitou informações ao Poder Executivo. Este pedido de informações, apesar de ter sido reiterado após decorrido o prazo de 30 (trinta) dias legais, não foi respondido pelo Poder Público. Mesmo com a ausência destas informações, o relator elaborou seu relatório favorável ao projeto, o qual foi acompanhado por outros membros desta comissão.

Estando na segunda audiência pública realizada pela Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica, a qual foi realizada mesmo antes do

Gabinete da Vereadora Aldaíza Sposati
Palácio Anchieta • Viaduto Jacareí, 100 • 01380-900 • São Paulo - SP ☎ 3115.1355 e fax 605.2275
e-mail: aldaiza@uninet.com.br

PL 721/96 ter saído de sua tramitação na Comissão de Política Urbana, pude depreender que há vários elementos correlatos a esta questão que ainda não estão esclarecidos.

Infelizmente o parecer da Comissão de Política Urbana foi elaborado sem que se esperasse que o Poder Executivo respondesse às solicitações de informações, o que, de certa forma, poderia ter esclarecido vários pontos obscuros da proposta.

Avaliando a proposta de forma mais detalhada, pude constatar que o projeto de lei em questão é muito amplo e aberto. Não há nele, por exemplo, a definição do preço a ser cobrado pelas empresas concessionárias, nem o tempo máximo de uso das vagas pelos cidadãos. No mesmo sentido, as vagas que serão exploradas pelos concessionários não estão delimitadas, ficando para competência da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET – e da Secretaria Municipal de Transporte a delimitação destas. Este projeto de lei, como outros de autoria do Executivo, é muito amplo e não veio acompanhado das informações necessárias para sua qualificação.

Outra questão que necessita ser analisada é a eficiência do sistema de zona azul da cidade. Apesar do funcionamento deste sistema ser satisfatório, há a necessidade de sua modernização. As regras para sua implementação são elaboradas pela Companhia de Engenharia de Tráfego, o que as concedem um caráter extremamente técnico. Inexistem, ainda formas de discussão destas regras com a população, o que impossibilita a participação da comunidade a ser atingida neste processo. É necessário que as regras para implementação do sistema de estacionamentos rotativos em vias e logradouros públicos seja rediscutido,

Gabinete da Vereadora Aldaiza Sposati
Palácio Anchieta • Viaduto Jacareí, 100 • 01380-900 • São Paulo - SP ☎ 3115.1355 e fax 605.2275
e-mail: aldaiza@uninet.com.br

modernizado e garantidor da participação da comunidade a ser atingida pelo sistema. A elaboração de regras técnicas apenas concede ao sistema de zona azul um caráter tecnocrático, não levando em questão o direito de vizinhança dos moradores da cidade. Isto possibilita que um paulistano durma sabendo que sua rua é livre para o estacionamento, mas acorde com a implantação do sistema de estacionamento rotativo. A falta destas regras no referido projeto pode causar uma inflação de vagas rotativas na cidade, de acordo com os interesses da iniciativa privada, sem que haja um controle público destas decisões.

Considerando todos os pontos acima elencados, meu parecer sobre o projeto de lei em questão é **contrário**, já que ele não garante nenhuma forma de garantia aos paulistanos, nem à sua qualidade de vida.

17 - RELCOM
17-3126/1997

ALDAÍZA SPOSATI
Presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente

Gabinete da Vereadora Aldaíza Sposati
Palácio Anchieta • Viaduto Jacareí, 100 • 01380-900 • São Paulo - SP ☎ 3115.1355 e fax 605.2275
e-mail: aldaiza@uninet.com.br

Publicado no DIÁRIO OFICIAL

de 1º / 11 / 19 97

página 38 coluna 1,2

Conferido

MARIAMÁLIA DE VASCONCELLOS AUGUSTO
Secretária da Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SEGUE, Juntado nesta data [illegible], rubricado sob folha nº 39 a 102 / 27/11/97

[illegible]

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	GRADOR n.º	CONT. APARTES
P1	1	valéria	zona azul	12.11.		

O SR. GILSON BARRETO = Vamos dar início à audiência pública de discussão do Projeto de lei 721/96, do Executivo, que autoriza o Executivo a outorgar, mediante licitação, concessão para exploração de estacionamento em vias e logradouros públicos e dá outras providências.

Compondo a Mesa os membros da Comissão de Administração Pública, Vereador Mohamad Said Mourad, relator do projeto, Vereador Toninho Paiva, Vereador Convidade da Comissão de Finanças Dalton Silvano, Vereador Henrique Pacheco, Dr. Luiz Carlos Santos Cunha, representando o diretor de operações da CET.

Passo a palavra ao nobre relator para sua exposição.

O SR. MOHAMAD SAID MOURAD - Projeto de lei 721/96, autoriza o Executivo a outorgar, mediante licitação, concessão para exploração de estacionamento em vias e logradouros públicos e dá outras providências. A Câmara Municipal de São Paulo decreta: art. 1º- Fica o Executivo autorizado a outorgar, mediante licitação, concessão onerosa para licitação por particulares dos estacionamentos rotativos em vias e logradouros públicos na forma da presente lei. Parágrafo Único - a concessionária deverá pagar ao Poder Público quantia mensal para a exploração concedida na proporção que vier a ser estabelecida na respectiva licitação. art. 2º - A exploração de estacionamento em vias e logradouros públicos deverá ser feita atra-

vés de controle automatizado e informatizado por meio de parquímetros ou equipamentos eletrônicos de coleta que permitam total integridade financeira da arrecadação, aferição imediata de receitas e auditoria permanente do poder permitente. Parágrafo Único - Ao final do prazo de concessão os equipamentos, obras e instalações utilizadas na exploração de estacionamentos reverterão para o Poder Público, sem qualquer pagamento ao particular, desde que respeitado o equilíbrio econômico e financeiro firmado no início da concessão. art. 3º - A concessão de que trata essa lei deverá ser precedida de licitação para a modalidade concorrência pública, no julgamento da qual deverão ser considerados a qualidade ténica do sistema de exploração e dos equipamentos apresentados e o valor do ônus ofertado pelo pagamento da outorga da concessão. Parágrafo Único - O ônus referido no caput deste artigo será a quantia mensal que a concessionária deverá pagar ao Poder Público pela concessão, estabelecida nos termos da oferta vencedora da licitação. art. 4º - O prazo da concessão de que trata esta lei não poderá ser superior a 30 anos. art. 5º - A empresa concessionária deverá se incumbir, sem ônus para o Município, de fornecer, instalar e conservar os equipamentos empregados no sistema, bem como de realizar todas as obras, inclusive sinalização viária que se fizerem necessárias à operação da concessão. art. 6º - As vagas da concessão de que trata esta lei compreende-

rão aquelas hoje exploradas pela sistema de zona azul e outras a serem ~~x~~ especificadas pela Companhia de Engenharia de Tráfego, CET, e pela Secretaria Municipal de Transportes nas vias e logradouros do Município, ficando autorizada desde logo a ampliação das vagas hoje existentes. art. 7º- A fixação do preço a ser cobrado e o tempo máximo de uso das vagas dos estacionamentos rotativos objetos da concessão ficarão a cargo do Poder Público, devendo ser estabelecidos antes do início da licitação por decreto do Executivo. Parágrafo Único - A periodicidade, o índice e o critério de reajuste de preços, obedecida a legislação federal vigente da matéria, ~~x~~ deverão ser fixados no termo de outorga da concessão e serão autorizados sempre na forma prevista no caput deste artigo. art. 8º - O termo de outorga da concessão deverá ter, entre outras disposições, as seguintes cláusulas obrigatórias: 1) o objeto, a área e o prazo da concessão conforme estabelecido nesta lei; 2) as condições de exploração dos estacionamentos, inclusive com previsão de regras e parâmetros de previsão das receitas, auditorias e acompanhamentos da arrecadação; 3) as condições econômicas e financeiras da exploração prevendo, inlcusive, os mecanismos para a preservação dos mecanismos inicialmente estabelecidos; 4)a forma e a periodicidade do pagamento do ônus devido ao Poder Público; 5) a obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de contas da concessionária; 6)

critérios e mecanismos de revisão do preço cobrado pelo particular dos usuários e do ônus a ser pago; 7) os direitos, garantias e obrigações da concessionária e do Poder Público concedente, inclusive, os relacionados às necessidades de futura alteração ou ampliação da exploração concedida, bem como os relativos ao aperfeiçoamento e modernização dos equipamentos e instalações empregados; 8) os direitos e deveres dos usuários das vagas de estacionamento, bem como o dever da concessionária em manter os usuários permanente e suficientemente informados a respeito do funcionamento do sistema; 9) a forma de relacionamento da concessionária com os agentes do Poder Público encarregados da fiscalização de trânsito...

[redacted]

[redacted] e da atividade administrativa de polícia.

10- eventuais penalidades que possam ser aplicadas à concessionária, pelo uso de cumprimento das normas legais e contratuais, para exploração da permissão.

11- as [redacted] hipóteses e procedimentos para extinção antecipada da concessão.

12- as hipóteses e os critérios para cálculo e forma de pagamento de indenizações devidas à concessionária, inclusive para os casos de extensão antecipada de concessão, por ato ou fato não imputável à mesma.

13- as condições de prorrogação da concessão.

14- o prazo para fornecimento e instalação dos equipamentos e para a realização das obras necessárias, bem como o prazo máximo para o início da exploração das vagas de estacionamento.

15- o foro e o modo de resolução amigável de eventuais divergências que surjam ao longo do prazo da vigência da concessão.

§ único: A concessionária deverá oferecer, na forma da lei, garantia do fiel cumprimento das obrigações que por ela venham a ser assumidas, como contrapartida da concessão, inclusive àquelas referentes ao fornecimento, à instalação, ao funcionamento e à manutenção dos equipamentos vinculados à concessão.

artigo 9º: A Prefeitura do Município de São Paulo ou a concessionária

não caberá qualquer responsabilidade por acidentes, danos, furtos ou prejuízos de qualquer natureza que os veículos e os usuários venham a sofrer nos locais concedidos, não sendo exigível do concessionário a manutenção de qualquer tipo de seguro contra esses eventos, ressalvada a hipótese de seguro-garantia nos termos do artigo anterior.

artigo 10º: A autorga da concessão de que trata essa lei não implicará, em nenhuma hipótese, da transferência da atividade administrativa de polícia ou da atribuição de fiscalização no cumprimento da legislação de trânsito ou das normas de estacionamento; atividades que continuarão a ser exercidas pelo agente do Poder Público, na forma da lei.

Artigo 11: A Secretaria Municipal de Transportes poderá transferir para a empresa pública municipal ou para a sociedade de economia mista, controlada pela Prefeitura, a competência para organizar, gerenciar e fiscalizar a concessão, objeto dessa lei.

§ único: As receitas decorrentes do pagamento da concessionária, do ônus decorrente da exploração concedida, serão recolhidas à entidade a quem competir à organização. O gerenciamento e a fiscalização da concessão, conforme o disposto no caput deste artigo, devendo tais recursos integrar suas receitas correntes.

Artigo 12: o Executivo regulamentará, por decreto, as disposições da presente lei.

Artigo 13: As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotações

orçamentárias próprias.

Artigo 14: Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrária."

Existe um substitutivo da Comissão de Constituição e Justiça. Vou ler apenas a introdução do substitutivo:

"Entretanto o projeto contém um dispositivo que deve ser excluído, sob pena de macular de inconstitucionalidade a proposta.

Trata-se do artigo 9º que dispõe sobre a exclusão de responsabilidade civil da Prefeitura e da concessionária, para quaisquer acidentes, danos, furtos ou prejuízos de qualquer natureza que os veículos venham a sofrer nos locais de estacionamento rotativo.

Esta norma cuida claramente da responsabilidade civil, matéria afeta ao Direito Civil e como tal, reservada à competência legislativa e privativa da União, nos termos do artigo 22, inciso 1º da Constituição Federal.

Assim sendo, impõe-se a apresentação do substitutivo e, a seguir, a fim de retirar do projeto, referindo-se à norma constitucional."

Esse documento já passou pela Comissão de Constituição e Justiça. Com esse substitutivo aprovado, já passou pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente. Ela está agora tramitando na Comissão de Administração Pública. Aliás, vou ser o relator desse projeto.

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
P-2	4	Camilo	Aud. pública	12/11/97		

O SR. GILSON BARRETO - Informo que está presente, na Mesa, o Vereador Amorim, vice-presidente da Comissão de Administração Pública. Eu sou o presidente desta Comissão.

O projeto encaminhado pelo Executivo já está nesta Casa há alguns dias. Inclusive, está em pauta para ser votado, antes mesmo de ter passado pelas Comissões. Neste salão, já houve audiência pública e a administração pública achou, por bem, fazer mais esta audiência, em função de solicitação de diversos seguimentos da sociedade.

No dia 7 de outubro, na audiência pública, apresentei, particularmente, um substitutivo, modificando algumas coisas no projeto. Quando recebi esse projeto de lei, achei que ele estava muito vago, em função dessa solicitação de concessão. Como já conhecemos a Casa, e sabemos que a probabilidade de aprovação é muito grande, simplesmente ser contra não é o suficiente. Então, apresentei um substitutivo que está sendo discutido por diversos seguimentos da sociedade, e já foi encampado, inclusive, pelo PSDB, com alguns acréscimos, e algumas modificações importantes nesse projeto.

A Comissão de Constituição e Justiça, que cabe verificar a questão da responsabilidade civil quanto ao problema de seguro, com propriedade ,

(Motor)

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
P-3	1	Idelci	Adm.Pública	12.11.97	Gilson	

Já verificou que consta no projeto e a prefeitura está tirando a responsabilidade das empresas que venham a assumir essa concessão. Estava, já, tirando a responsabilidade prevista no projeto. A Comissão já deu uma modificada, dizendo que não cabe à municipalidade legislar sobre esse assunto. Já fez um substitutivo, tirando essa parte do seguro, que é obrigatório. Aqueles que vão assumir, vão ter que responsabilizar-se civilmente pelo bem público de que vão tomar conta; na minha ótica, também. Está em discussão, apesar de que continua no primeiro item da pauta, esse projeto. A discussão vai até as 14,30h. Há alguns inscritos. Vou passar a palavra, primeiro à Mesa e depois às pessoas inscritas. Talvez as pessoas da Mesa tenham alguma contribuição a oferecer ao projeto. Tem a palavra o nobre Vereador Henrique Pacheco.

O SR. HENRIQUE PACHECO - Sr. Presidente, Srs. Vereadores, quero fazer uma rápida análise, nesta que é a terceira audiência pública. Conceitualmente, queria questionar a necessidade da transferência desse trabalho executado pela prefeitura para a inciativa privada. Parece ser uma das poucas atividades rentáveis da prefeitura, que vem sendo operada há vinte e poucos anos, com muita eficiência. Se não opera com melhor qualidade é porque o próprio poder público encarregou-se de não aperfei-

çoá-la. A discussão de que há necessidade de investimentos substanciais para a melhoria, para a implantação de parquímetros ou para a implantação de sistema automatizado, não me parece argumento adequado, na medida em que se estabeleça o valor arrecadado hoje pela venda do talonário da zona azul, em torno de 200 mil talões; arrecadação feita pelo município, o custo de mão de obra corresponde a 50% do que se arrecada, ou menos: Então, alegar-se que não há recursos para investir em novas tecnologias, não me parece verdadeira essa argumentação. Acho que a prefeitura, se o desejasse, assim como a administração anterior - este projeto vem desde a administração de Paulo Maluf e tem seguimento agora com Celso Pitta - mas se o desejasse aperfeiçoar, os recursos que todos os meses ficam para o Tesouro, seriam perfeitamente capaz, porque o custo não é assim tão elevado e exorbitante, a ponto de a prefeitura não poder assumir ou não pudesse obter uma linha de crédito ~~no BNDES~~ especial ou financiamento do BNDES, tendo em vista a rentabilidade imediata. Não se trata de discutir, aqui, perspectivas eventuais, futuras, de arrecadação. É dinheiro em caixa diariamente. Quero dizer que não sou contra, não sou um vereador de visão estatizante por princípio, nem concordo com a privatização a qualquer custo, a toque de caixa. Não consigo, lendo a exposição de motivos, que alguém por parte do governo me justifique a necessidade

da transferência dessa atividade para a iniciativa privada. A experiência, como usuário dos serviços de estacionamento desta Cidade, indicam o contrário. Acho que os estacionamentos cobram caro, prestam um serviço oneroso para o munícipe e o trabalhador. Se compararmos o valor pago pelo IPTU com a rentabilidade que os estacionamentos conseguem, é possível verificar que é um ótimo negócio. Hoje a hora na zona azul custa dois reais. Na medida em que for para a iniciativa privada, não temos segurança de que o valor se mantenha. Não há no projeto um critério, um mecanismo de controle do preço. Já vou encerrar, mas antes quero levantar alguns questionamentos. O substitutivo do Vereador Gilson Barreto contempla algumas das minhas questões, não na essência, porque pessoalmente não sou favorável à transferência pura e simples para a iniciativa privada. Mas se isso acabar ocorrendo, o substitutivo de S.Exa. contempla algumas das minhas preocupações. O Executivo manda para cá um projeto prevendo até 30 anos para concessão. Acho que nenhuma modalidade como essa, de singela operação, que envolve pintar faixas, instalar parquímetros, num sistema de automatização muito simples, necessitaria de 30 anos para que houvesse amortização dos recursos investidos. Estive vendo que em outras grandes cidades do mundo o prazo não ultrapassa 12 anos. Não haveria razão para que na cidade de São Paulo fosse 30 anos.

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
P-3	4	Idelci	Adm.Pública	12.11.97	H.Pacheco	

Artigo 6º - As vagas de concessão de que trata esta lei, compreenderão as exploradas pelo sistema de zona azul e outras a serem especificadas pela Companhia de Engenharia de Tráfego. Se há uma previsão de aumentar em 50% as vagas, este projeto deveria vir para cá com a indicação da CET de onde seria a ampliação e não de forma genérica como está colocado.

V.Exa., no

[redacted]

substitutivo, contempla uma preocupação que é minha e que também, não quero me louvar no voto da Vereadora Aldaíza Sposati, da Comissão de Política Urbana, que é no sentido de assegurar àquele que vai ter a rua da sua casa, do comércio, objeto da colocação da Zona Azul possa também exercitar o seu direito de munícipe de poder discutir da validade ou não, que não seja uma forma arbitrária, autoritária, do poder executivo de poder falar onde colocar as zonas azuis.

Já falei que no artigo 7º, a fixação do preço, deveria haver comissão, inclusive com a participação de algum membro da comissão de atividade econômica da Casa que pudesse ajudar no arbitramento desses valores que serão cobrados para não deixar a liberdade total ou * particular para fazer. Outra discussão: a Comissão de Justiça entendeu como inconstitucional a colocação da questão do seguro. Eu acho que se X vamos passar para a iniciativa privada, e ela vai ter um ganho, não vejo por que tenhamos de exigir que esse serviço ofereça o seguro. A comissão, muito embora a comissão diga, a Câmara não pode legislar sobre matéria de seguro que é competência da União. Mas nos contratos

firmados do particular com a prefeitura podem XX imbutir exigências dessa natureza. Senão, ficaremos aqui. Não podemos discutir a legislação sobre seguros do Brasil mas que há de ter uma garantia para usuários, já XXXX que vamos passar isso para a iniciativa privada, não tenho dúvidas. Acho que devemos buscar o instituto de resseguro, o IVE ou outras entidades especializadas na matéria e buscarmos uma saída para que o munícipe posa ter assegurado o direito de ter o seu patrimônio garantido. O substitutivo de V.Exa. trata de um assunto que é a absorção por parte das empresas XXX da mão de obra hoje utilizada pela CET. Temo pela experiência que já vi na privatização da CMTC e de outras, isso acaba não acontecendo e os funcionários da CET, em número de 500 serão colocados efetivamente na rua. Até porque o valor do seu salário hoje não é a média, vamos dizer assim. A CET tem uma política salarial diferenciada e tem salário que certamente será trocado por outro de menor valor. Não vejo -como é colocado no seu substitutivo - obrigar as empresas a absorverem essa mão de obra. Aí sim estaremos legislando, obrigando o particular a fazer uma política salarial

que talvez não caiba para a gente. Temos de ter mecanismos efetivos para assegurar que essa mão de obra, em torno de 500 funciocnários, não seja jogada fora. Na verdade, o que eu queria é que o representante do XXXX Governo nos convencesse da real necessidade de fazer isso. A quem interessa o projeto senão aos grandes proprietários de estacionamento da Cidade? Acho que isso deve ficar claro. O compromisso do Sr. Prefeito Paulo Maluf com esse segmento empresarial coloca à Cidade a opção de que um serviço XXXXX altamente bem-prestado seja entregue a grupo empresarial que já hoje tem uma fatia do mercado. É de custo altíssimo para quem se utiliza desse serviço. E não há quem consiga controlá-lo. Recentemente o órgão federal, a rádio Bandeirantes fez campanha nesse sentido, foram na Avenida Paulista, diminuiram um pouquinho o valor, fizeram uma maquiagem e o preço do estacionamento continua mais caro do que antes. Não havia a questão da meia hora e intentaram isso. Vejo pessoalmente isso. Espero que até o dia da votação líderes de governo, líder do Sr. Prefeito ou quem possa por ele falar, justifique o motivo de entregarX ao particular algo tão rentável que dá excelente tra-

XXX

balho para a mesma.

O SR GILSON BARRETO - Tem a palavra o Vereador Dalton Silvano, um dos vereadores que tem se dedicado muito à questão.

O SR DALTON SILVANO - Sr. Presidente, Srs. presentes, vou procurar resumir pois boa parte do que tenho a falar foi feito pelo nobre Vereador Henrique Pacheco. Procurarei ser mais pragmático. O PSDB não decidiu com relação à votação contra ou a favor do projeto. O que é necessário deixar claro é a configuração política da Casa de que a maioria dos Vereadores que compoem a situação têm voto suficiente para aprovar o projeto de lei do Executivo. Nesse sentido compete à bancada do PSDB procurar amenizar ou melhorar o projeto de lei do Executivo. Quer dizer,dentro da visão em decidir se a bancada é a favor do projeto, compete melhorarmos o que entendemos que não é adequado. Em primeiro lugar, para ser objetivo, até como membro da Comissão de Finanças, temos aqui dentro do orçamento uma previsão de re

cursos próprio da Zona Azul de 26,6 milhões, correspondendo a 2 e pouco milhões por mês, não temos exatamente qual é o superávit do final do ~~MX~~ ~~MXX~~ mês, que a CET tem em função da Zona Azul em função de sua aplicação . Estou encaminhando um requerimento para que a comissão de Administração Pública direcione ao CET diversas perguntas. Vou resumir, para ser breve: as receitas dos últimos 36 meses, total de autuações mês a mês, proporção de custos, incluindo mão de obra, e custo direto operacional, valor do custo unitário do processo, quadro eoxplicativó, quer dizer, receita, taalões, psotencial de arrecadação, tudo mês a mês, os valores mínimos, se é que já foram definidos, a serem transferidos pela concessionária a título de pagamento de reciprocidade, seria o ônus que é a chamada do processo e que constarão do edital de licitação, os benefícios obtidos pela municipalidade, com substituição da atual concessionária e atualmente onde estão sendo investidos esses valores, como serão investidos os recursos obtidos através da arrecadação e relativo aos empregados. Pergunto da hipótese de os empregados poderem participar de cooperativas, quais serão os investimentos. ~~XXXXXXXX~~ Então,

é uma pergunta que estou direcionando ao CET. Como é que vai ser essa licitação. Será que haverá oportunidade de os empregados participarem através de uma cooperativa, já que são eles os responsáveis pela execução do trabalho de todo esse projeto? Encaminho o requerimento para que seja enviado à CET.

A segunda questão, dentro do nosso substitutivo, que já está incorporado ou faltam alguns detalhes, nós abordamos aqui e queremos saber exatamente qual é o percentual do superavit, mês a mês, oou seja, quanto entra livre para o CET hoje? E onde é aplicado. Então, estamos incluindo a questão do que deverá ser pago pela eventual concessionária. Também não concordamos com o prazo de 30 anos. Existe uma proposta de redução, no caso, 10 anos. Uma outra questão é que o substitutivo, estamos prevendo que as vagas poderão ser aumentadas, passem pela Câmara Municipal com autorização prévia da CET. E, a nossa discussão, fechando o debate, com relação à criação de vagas nas zonas residenciais. E aí, é claro, o Vereador Henrique Pacheco colocou a participação dos envolvidos, a questão do preço. Estamos abordando em nosso

substitutivo que o preço tem de partir do que é hoje, ou seja, o projeto original, no artigo 7º prevê a fixação do preço a sera cobrado através, antes do início da licitação através do decreto legislativo. O preço tem de partir de hoje. Se existe hoje uma tarifa, se existe um preço por talão não vemos porque o aumento, senão as conjunturas econômicas atuais.

Outra questão é a dos seguros, de responsabilidade por danos e furtos. Aliás tenho um projeto particular, pessoal, que já dei entrada na Casa, especificamente a respeito do seguro. Outra questão que o PSDB está abordando no artigo em que prevê a transferênciai " a Secretaria Municipal de Transportes poderá transferir para empresa pública municipal, para sociedade de economia mista controlada pela Prefeitura a competência para organizar, gerenciar e fiscalizar a conces_ são objeto dessa lei". Não vemos por que a própria CET que até hoje tem feito isso não possa continuar tratando essa organização, esse gerenciamento. Não tem empresa mais específica, mais competente para continuar fazendo esse trabalho. Não vemos o porquê do artigo. E o prin-

cipal que é colocado é com relação aos empregados, em sendo aprovado nós vemos e não concordamos que depois de um prazo de 12 meses os empregados possam ser mandados embora, poderia manter, encontrar uma forma jaurídica, manter, transferir os empregados que trabalham na zona Azul, garantiando todos os direitos, todos os direitos adquiridos até o momento, inclusive os reajustes concedidos pela CET, que virão a ser praticados pela própria CET. O empregado que trabalha, que vem até agora mantendo e trazendo um superavit nessa mudança não pode sair prejudicado, principalmente porque sabemos que a partir do momento eom que é demitido um funcionário para determinado trabalho obviamente a empresa concessionária pode contratar outro com menor salário e aumentar a sua produtividade em função de arrocho salarial. A nossa idéia é que se mantenham essas empregados e de preferência, se estudem mecanismos jurídicos - e aqui estamos colocando transferência - existe - pura e simples dos funcionários, sem perda de nenhum direito adquirido e o que virá a ser adquirido através de conquistas da CET. Então, a nossa idéia é essa. O nosso questionário resume-se em: quanto é que exis

te de superávit na média dos últimos 36 meses em que a zona aaul vem trazendo de benefício para a Prefeitura e onde é aplicado. Para podermos saber exatamente qual é a viabilidade dessa concessão. Obrigado.

O SR GILSON BARRETO - Vamos diversificar um pouco, senão somente a Mesa ficará falando. Temos grande interessa em ter informações dos diversos segmentos da sociedade. É preciso se inscrever com a Secretária Alice, que está na mesa. Está inscrito o Sr. José Maria SIMINALDO do SINDVIARIOS.

O SR JOSÉ MARIA SIMINALDO - Sr. Presidente, Srs. Vereadores, Sras e Srs. não vou me ater a itens específicos do projeto porque nós cpmo representantes dos trabalhadores da CET Continua considerando que o projeto não tem razão de ser nesse momento. A Comissão de Administração Pública [redacted]

[redacted]

tem aqui uma chance de pedir a retirada desse projeto da pauta, para que cada Vereador, cada seguimento organizado da sociedade, use, inclusive, a Zona Azul, para poder ampliar a abrangência desse projeto. O que quero dizer com isso? Não se trata de uma privatização aos moldes dos discursos privatizantes que vemos por aí. Seria válida se estivesse sendo privatizado um seguimento de um município, de um estado, de uma autarquia, dentro do discurso privatizante que ouvimos por aí. Seria válido se fosse privatizado um setor deficitário para o Município. Não se trata disso. Trata-se, inclusive, de um setor que é altamente lucrativo para o Município

Aliás, um Vereador do PSDB já chegou a falar em números nesta tribuna, dizendo que este setor dá um lucro em torno de 26 milhões de reais. Trata-se de dinheiro público que está sendo entregue, de mão beijada, não se sabe para quem, ainda. Tenho certeza de que, logo que esse projeto seja aprovado, isto virá à tona. Há muitos setores interessados na aprovação desse projeto e de olho nessa verba, que virá de uma forma gratuita.

Dizem que a implantação e a mecanização desse sistema virá para o Município, depois de alguns anos. Dizem também que o equipamento passará para o Município. Não é bem assim. Que tipo de equipamento o Município vai herdar depois? Há, sim, equipamentos que vão ficar nas calçadas.

Sabemos que, no Brasil, não temos uma cultura tão avançada como se tem na Suíça, ao respeitar um parquímetro que se encontra na calçada. Vemos a deteriorização

que ocorre nos nossos orelhões. O parquímetro é um equipamento que vai ficar exposto a esse tipo de vandalismo, que ocorre com outros tipos de equipamentos públicos que existem por aí, como os orelhões.

Os equipamentos que voltarem para a Prefeitura não serão os mesmos equipamentos que a empresa acabou de implantar, na medida em que o projeto foi aprovado. A Prefeitura, na verdade, depois que entregar isso para a iniciativa privada, se quiser pegar de volta, não vai pegar nada, porque não vai existir mais nada. Futuramente, na oportunidade, tais equipamentos estarão obsoletos, inclusive.

Na Cidade de Vinhedos, em São Paulo, foram instalados parquímetros na administração anterior. A administração atual quis retirar esses parquímetros, mas não pôde fazer isso, por força de um contrato feitos aos mesmos moldes propostos neste projeto. À medida que forem entregue esses equipamentos, há um tempo de exploração. A empresa que ganhou a exploração desse serviço, na Cidade de Vinhedos, continua explorando esse serviço, vendendo talões da mesma forma que é feito aqui, em São Paulo. Vemos, então, que esses equipamentos tornaram-se inviáveis para o serviço que lá estava sendo executado. Tudo isso tem que ser pensado.

Vamos mais além. Ainda em relação à Zona Azul, vou lembrar de um fato que também ocorreu, na CET, há pouco tempo. Houve uma coisa entreguista também. Hoje, nos grandes corredores da Cidade, existem radares fotográficos. A exploração desses equipamentos foi entregue a empresas da iniciativa privada. Tais empresas recebem do Município, hoje,

por produção. Quanto mais multas elas aplicarem, mais elas recebem. Há um ganho de 20 reais por ~~atuação~~ autuação, aproximadamente. Imaginem quantas atuações são feitas com aqueles radares! Aliás, as empresas interessadas já estão instalando radares por toda a Cidade. A mesma situação pode ocorrer na Zona Azul.

Existe a necessidade de ampliar o número de vagas para estacionamento. O comércio, inclusive, está cobrando para que seja aumentado o número de vagas. Esse número foi diminuído por conta do mesmo autor desse projeto. Na época, o ex-prefeito, Paulo Salim Maluf, demitiu mais de 1000 funcionários da CET. Na oportunidade, essa Companhia quase que se torna inviável. Muitos setores da empresa foram desativados, inclusive, várias áreas de Zona Azul, que não funcionam hoje por falta de funcionários.

Com toda a arrecadação, a Zona Azul hoje é tocada basicamente por mais de 400 funcionários, não chegando a 500.

Em nome dos trabalhadores da CET e em nome dos Sindiviários, reitero que esta Comissão não dê ainda um parecer favorável a esse projeto. Espero que essa Comissão se posicione na retirada desse projeto da pauta, para que possamos amadurecer mais essa idéia.

Esta é a 3ª audiência pública que participamos. Pelo menos, para nós, está cada vez mais claro que esse projeto é entreguista. Trata-se de um projeto que vai levar dinheiro público para poucos, não trazendo benefício social para o Município. Trata-se de um projeto que não vai beneficiar a Cidade de São Paulo. A responsabilidade desse projeto é dos Srs. Vereadores desta Casa. Muito Obrigado. (Palmas)

O SR. GILSON BARRETO - Tem a palavra o Sr. Henrique Fernando, da Dedetizadora e Limpadora Provac Dream.

O SR. HENRIQUE FERNANDO - Sr. Presidente, Srs. Vereadores, participo desta reunião juntamente com os ~~xxx~~ senhores, ~~como~~ como funcionário na função de relações públicas de uma empresa do interior do Estado, que trabalha com sistema de Zona Azul, em duas Cidades. O sistema é privatizado, só que trabalhamos com o sistema de cartões.

Acompanhando o que tem sido feito na Cidade de Vinhedos, tenho que dar razão a todos que estão levantando o fator da não eficácia do sistema. Hoje, a Prefeitura de Vinhedos está trabalhando, desde o dia 1º de junho do ano passado, com o sistema de cartões. É interessante notar que uma outra cidade do interior, Araras, fez uma concorrência, há pouco tempo, para implantar o sistema por meio de parquímetros.

Mais uma vez, vou chamar a atenção e dar razão para quem está preocupado com a mão-de-obra. Um dos pontos importantes da justificativa da utilização do parquímetro foi que, para cada 150 vagas de carros estacionados, seria utilizado um funcionário. Ora, na maioria das cidades que trabalham com esse sistema,- aliás, nós trabalhamos com esse sistema- para cobrir o espaço de 1500 vagas, é necessário haver 30 a 40 funcionários. Assim, mais uma vez, a mão-de-obra vai estar fora do sistema.

Um outro ponto que não vi, nesta lei, resguardado é a da modicidade das tarifas. A lei é clara em dizer que um serviço, quando prestado, deve ser adequado.

Aliás, entende-se como serviço adequado a modicidade de tarifas. A mesma lei prega que o preço da tarifa a ser cobrado deve ser tirado da panilha da empresa ganhadora da concorrência. Ela não pode ser decretada, anteriormente.

Ora, por que isso? Muitas pessoas acham um absurdo um estacionamento custar 2 reais, na Cidade de São Paulo. Imaginem o que significa uma hora de estacionamento numa cidade do interior, a 1 real a hora! Assim, mais uma vez, o usuário vai acabar tendo o ônus da implantação do sistema de parquímetros.

Embora a lei é clara ao dizer que é assegurada à Prefeitura a municipalidade e à empresa ganhadora da concorrência deve ser assegurado o equilíbrio econômico-financeiro, lembro a vocês de um fato. Como já foi dito anteriormente, infelizmente, a questão do vandalismo, nas nossas cidades, é muito grande. Eu duvido que uma máquina, deixada para a utilização dos usuários, num quarteirão ou numa calçada, não vai sofrer esse problema.

Vou mais além. Passados 12 ou 24 meses, como será feita a planilha para se manter o equilíbrio econômico-financeiro da empresa, se, nessa planilha, for incluído o problema da depredação desse material? É claro que a coisa vai ficar bastante cara.

Um outro ponto muito interessante refere-se à parte funcional da utilização do sistema. Hoje, para educar o usuário para a necessidade da utilização do cartão, há muita dor de cabeça. Imaginem os senhores se o usuário, ao estacionar o seu veículo, numa esquina, vai ter a paciência de sair do carro, ir até o parquímetro, passar o

cartão, fazer a digitação do tempo a ser ocupado, voltar para o seu veículo e abrir novamente o carro para deixar o talão! Aí, eu chamo a atenção para uma questão prática de segurança. Nós, como empresa, sabemos que há muitos pontos que utilizam esse sistema. Aliás, somos responsáveis por quase 5.000 vagas, no interior, que poderiam ser levantadas. Esses pontos deverão ser analisados, com muito critério, pela Comissão que vai julgar a parte técnica da implantação desse sistema. Temos que pensar no usuário, em primeiro lugar.

Em Piracicaba e em São Carlos, a Prefeitura e a empresa não têm responsabilidade em caso de seguros. Há estacionamentos apenas para uso privativo. Em estacionamentos de rua, a Prefeitura e a empresa não se responsabilizam por furtos ou danos dos veículos.

Com um treinamento bem dado aos funcionários da empresa, pudemos constatar não só a participação do comércio. Aliás, esse é um outro item que deveria estar incluído aqui. Há também o interesse do comerciante no bom andamento do sistema Zona Azul. Por que digo isso? Porque o sistema tem que oferecer 3 coisas, a saber, agilização do trânsito, facilidade para estacionamento e dinamização do comércio. Assim, como primeiro objetivo, a Zona Azul tem que ter a garantia de rotatividade de vagas.

Enquanto se discutem assuntos que são realmente de interesse maior, tanto para o Município como para a empresa que for participar desta licitação, a Comissão deveria prestar um pouco mais de atenção na utilização de mão-de-obra e no problema do

usuário.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. GILSON BARRETO - Peço que os oradores sejam um pouco mais breves, já que, no início, deixamos o tempo correr normalmente.

Tem a palavra o Sr. Marco Aurélio de Jesus, do Conselho Representante da CET.

O SR. MARCO AURÉLIO DE JESUS - Boa tarde a todos. No momento, estou preocupado, porque, falar em público é difícil . A democracia está um pouco difusa. Haja vista que uma banda de rock foi presa, em Brasília, em pleno show. Acredito que aqui não vai acontecer nenhum problema.

Em primeiro lugar, temos que parar de importar soluções de fora.

[redacted]

Por quê? Porque as sociedades são diferentes, as sociedades não são iguais. EM que parada importa isso? O que é que aconteceu em Vinhedo, como já foi dito aqui? Que está se impotando um projeto que já [redacted] fracassou lá; é bem provável que fracasse aqui porque as sociedades são diferentes. Se tem algum lugar que deu certo, tudo bem, mas as sociedades são diferentes, Tem que parar de importar soluções. Tem que gerar soluções conhecendo o [redacted] problema do princípio.

Outro ponto que tem que ficar bem claro para todo o mundo, que hoje, para ser sincero, é a terceira audiência pública de que eu participo e hoje, para mim, é um desabafo da minha parte, porque eu sou um cidadão e tenho direito de falar e é por isso que eu vou falar. Democracia é isso. Um fato tem que ficar claro. Olha, eu não vou dizer que são todos os governos que estão despreocupados com o emprego, mas posso dizer que são 98%. Sabe por quê? Olha, está mais do que provado, porque contra fatos não tem argumentos. Se está preocupado com emprego, por que privatiza?

O que trata esse projeto, concessão, eu vou assemelhar com privatização, porque o reflexo vai ser o mesmo. Então, isso tem que ficar bem claro. Se estivesse preocupado com emprego, não privatizava. Pessoal, esse projeto, já ficou mais do que claro, não tem

defesa. Eu não vi um cidadão chegar aqui e defender esse projeto. Será que alguém aqui viu o cidadão chegar aqui e defender esse projeto ponto por ponto? Acho que é chover no molhado discutir pontos desse projeto. Não tem defesa, ninguém defende. O que é que está acontecendo? É uma audiência pública. Não é para ouvir o público? Então tem que respeitar o que o público quer. SErá que a sociedade quer a privatização ou a concessão? É claro que não! Então tem que ter uma solução. Não é uma audiência pública? Ora, vai atender o público ou não vai? Eu não sei o que está acontecendo.

Esse projeto tem mais lacunas do que cláusulas; está cheio de lacunas. Outra coisa que tem que ficar clara aqui é que só fala em números, aqui só se fala em números. Como já foi dito aqui por um vereador, anteriormente, o objetivo da Zona Azul não é arrecadar, é democratizar o espaço público. Essa arrecadação é consequência de uma taxa acessível. AGora quer se modernizar, quer implantar. Tudo bem. Até no próprio projeto diz que a prefeitura vai fiscalizar o preço do estacionamento. Parabéns! Parabéns! Existe uma lei federal que fiscaliza os estacionamentos particulares, nem por isto você deixa de pagar seis, sete reais ou mais.

Só isto, pessoal. Desculpem. Eu esotu nervoso.

(Palmas)

O SR. GILSON BARRETO - TEm a palavra o Verador José Amorim.

O SR. AMORIM - Senhor Presidente, Srs. Vereadores, Sras. e Srs. presentes a esta audiência. A princípio quero dizer que não temos nada contra privatizar, entendemos que a privatização hoje, não só no município mas em todo o nosso país, é uma realidade. Em audiência pública realizada anteriormente, uma das preocupações que nós colocamos foi exatamente a questão do emprego, a garantia dos companheiros trabalhadores do setor de estacionamento de Zona Azul.

Concordo com os companheiros que me antedederam e colocaram a necessidade de analisar melhor o projeto, prque podemos melhorá-lo, podemos fazer alguma coisa que venha a assegurar com mais facilidade o direito daqueles companheiros que hoje já operam no setor e que correm, sem dúvida, o risco de serem demitidos no futuro. Até por ser um vereador sindicalista, um vereador, de certa forma, de origem operária, tenho que ter essa preocupação de garantir o emprego daqueles companheiros que hoje trabalham no setor de Zona Azul.

QUanto à questão do prazo, concordo plenamente que não podemos aprovar um projeto que dá concessão por 30 anos. É um tempo muito execessivo para alguém que vai explorar um setor importante como este na cidade de São Paulo. Concordo com a redução desse tempo, porque, com 30 anos, ficaria muito difícil para nós fazer qualquer correção no futuro.

Quero dizer por que a gente não pode, hoje, ser contra a privatização. A CMTC, por exemplo, alguns dados nos mostravam que existiam 14 funcionários para cada ônibus. Nada mais justo que uma empresa assim seja privatizada, para que a iniciativa privada possa fazer com que ela funcione melhor.

Quero dizer, nobre Vereador Henrique Pacheoo, que eu acho que nada mais justo que garantir, sim, o seguro ao usuário, porque uma vez que o prefeito, no próprio projeto, coloca que o objetivo é melhorar a qualidade, nada mais justo do que garantir ao usuário o seguro do seu veículo. Não é melhorar? Então vamos garantir que se insira nesse projeto a garantia do seguro obrigatório para perdas, danos e roubos dos veículos que venham a estacionar na Zona Azul a partir do momento que ela passa a ser privada, uma vez que o objetivo é melhorar o sistema na cidade de São Paulo.

Não quero... Eu me lembro que, na última audiência, Sr. Presidente, eu questionei a necessidade de verificar como é que ficam os funcionários da CET que hoje estão envolvidos nesse processo, porque é uma obrigação nossa defender a garantia de que esses companheiros não venham a ser demitidos com a privatização da Zona Azul.

Eu ficaria por aqui, porque meu objetivo é mais ouvir os companheiros, ouvir os participantes para obter mais informações. Mas, a princípio, concordo que devemos estar preocupados no sentido de melhorar cada vez mais esse projeto. Portanto, nada mais justo do que segurar esse projeto até que tenhamos uma definição melhor sobre o destino dele.

Obrigado.

O SR. GILSON BARRETO - TEm a palavra o Sr. Hélio Siqueira Júnior, da ABRAEP.

O SR. HÉLIO SIQUEIRA JÚNIOR - Senhor Presidente, Srs. Vereadores, ninguém veio em defesa da [redacted] atividade dos interessados ou [redacted] eventuais interessados. Eu sou Presidente de uma associação que congrega empresários que já atuam no setor de [redacted] operação de Zonas AZuis e de empresas que se prepararam para isto. Ao mesmo tempo, também sou Diretor do SINDEPARQUE, que congrega os estacionamentos fora [redacted] da via pública.

O que eu vejo é uma discussão apaixonada, sem embasamento técnico, sem conhecimento da realidade do mercado. Antes de discutir se a Zona Azul deve ou não ser privatizado, deveria ser discutido quem é que ganha com a Zona Azul e o que esse sistema ofe-[redacted] rece para a cidade.

O sistema, todos podem ver por aí, é dominado por intermediários. Eu não diria marginais, porque marginais [redacted] talvez seja um termo muito forte; marginais do processo econômico, talvez. Mas ele é dominado por intermediários que cobram 100%, 200% de "over price" em cima do preço facial da Zona Azul. Este talvez se-

ja o ponto mais importante que não está sendo discutido.

Eu notei aqui algumas coisas que foram conversadas, que foram ditas, transmitidas e às vezes eu fico assustado com o tamanho de despreparo que a grande maioria tem sobre o assunto.

Em primeiro lugar, responsabilidade civil. Responsabilidade civil, ou seguro, não há caracterização. O termo é técnico. O que caracteriza o seguro de uma responsabilidade civil é exatamente a transferência de guarda. Não existe transferência de guarda no processo de Zonas Azuis. É que se confunde essa atividade com o estacionamento fora da via pública, o que não tem nada a ver. Então, este é um ponto muito importante. O termo é técnico. Você não vai conseguir seguradora nenhuma no mundo que dê cobertura de responsabilidade civil garagista para veículos estacionados em Zonas Azuis. Não há transferência de guarda. Este é um ponto.

Um outro ponto que também se discute é a quantidade de vagas. A quantidade atual de [redacted] vagas de zonas azuis, na opi[redacted] nião da maioria das pessoas que têm intimidade com a cidade - e eu posso dizer que o nosso setor tem uma intimidade muito grande por estar diariamente com o usuário que tem automoóvel nas ruas - é de que as 24 mil vagas atuais são, em determinados poantos, exageradas.

Existe uma quantidade razoável -talvez uns 20% - de Zonas Azuis que não obedeceram um caráter técnico de instalação. Elas foram criadas a pedidos políticos e elas não deveriam existir. É absurdo, na Rua José Paulino, ter Zona Azul de um lado. É absurdo, na TEodoro Sampaio, ter Zona Azul em alguns trechos. No centro da cidade você encontra ruas que são importantes para a fluidez do trânsito e têm Zona Azul instalada até dos dois lados. Essas são as incoerências.

Algum Vereador me falou em 80 mil vagas. Eu,sinceramente, não vejo onde há possibilidade disto. Talvez num processo de ampliação com caráter técnico de avaliação desses locais possa-se chegar a 30 mil vagas. Mas hoje eu enxugaria, se tivesse o poder de dirigir o trânsito, eu enxugaria em 4 mil vagas as atuais. Depois - desculpem a franqueza -, é besteira que este é um negócio de empresas de estacionamento, e quando citam empresas de estacionamento, falam de preços da Avenida Paulista, falam de uma série de coisas sem o menor conhecimento da realidade do que é o negócio de estacionamento.

A situação de estacionamento na cidade de São Paulo, nós temos que... Uma vez eu li uma informação de técnicos que dizia o seguinte: ou o poder público assume a responsabilidade de fazer estacionamento nesta cidade, ou ela cria condições. O poder públi-

co, que engloba legislativo e executivo, não faz nem uma coisa nem outra. Ao mesmo tempo em que ele não cria condições, ele não ajuda e não faz a sua parte. São Paulo não tem uma política de estacionamento, não tem regra para instalação e funcionamento de estacionamento na via pública. Mas é importante dizer que São Paulo tem uma estrutura de estacionamento graças a esses empresários que estão aí todo dia tomando pau da imprensa, pau da Câmara, de informações que não conhecem.

São Paulo tem por volta de 4 mil estacionamentos e a oferta dos estacionamentos particulares é um grande serviço, porque o poder público não tem. O que o poder público fez? Fez a Praça das Bandeiras, fez a praça Roosevelt, aproveitou alguns baixo de viaduto e nada mais fez. O que se faz é criticar a instalação de uma atividade.

Se São Paulo não tivesse a estrutura de estacionamento que ela tem hoje, seria muito pior. E poderá piorar ainda muito mais na medida em que não se cria uma regra, ou condições para que se estabeleça sem que o processa seja marginalizado.

Ouvi também o representante da Provacdrim, que é uma empresa de serviços, não é uma empresa que opera com dedicação

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
P9	5	Vianna	Adim. Pública	12.11.97		

exclusiva a atividade de estacionamento de Zona Azul.

[redacted]

opera a cidade de São Carlos e Piracicaba num sistema convencional e conforme ouvi do próprio proprietário da empresa, ele não entrou no negócio de parquímetros porque não conhecia.

Agora, gostaria de entrar no mérito do parquímetro. O processo de zona azul é dificultado pela falta de liberdade que o cidadão tem para comprar o cartão. Ele precisa de intermediários e esses intermediários vendem, entre aspas, uma segurança e vendem o talão de zona azul que deveria custar R$ 1,20 reais a R$ 2,00, R$3,00, depende da cara do comprador.

O sistema de parquímetros , não importa o tipo, estamos falando de forma genérica, é o sistema que dá direito ao cidadão de ir a uma máquina e comprar com a moeda corrente, adquirir seu tíquete. E isso possibilita ao poder público controlar, de forma eficiente, a receita e utilização do sistema.

O substitutivo do presidente, não pode se transformar em um edital. Não pode estabelecer 40% sobre a receita bruta. Qual a base técnica disso? Faço esses comentários no sentido de colaborar.

Penso que o projeto é exagerado no estabelecimento de 30 anos. Dez anos seria um prazo razoável em função do valor do investimento.

Antes de defender ou não a privatização, defendo a mudança de sistema, um sistema automatizado para que eu, enqquanto usuário, sin-

ta-me livre para ir ao parquímetro e comprar, com meu dinheiro, o tíquete e não me servir de intermediário.

Participei de um debate na rádio bandeirantes dom o nobre Vereador Arselino Tatto e no final da sua exposição ele perguntou por que a pressa. Faço minhas as palavras dele, por que a pressa? Não há conscientização para aprovar o projeto. O assunto deve ser debatido, sem a desculpa, sem a emoção, sem a frescura, sem vaidades que aparecem. O importante é o seguinte: o serviço deve ser bom para a cidade. Ninguém vai resistir, sobreviver em um sistema como umm terceirizado ou um prestador de serviços sendo criticado pela população.

O assunto merece, sem dúvidas , ser mais debatido , sem emoção. Muito obrigado .

O SR. GILSON BARRETO - Tem a palavra o Sr. Jair Vieira Leal, da PROFESP(?).

O SR. JAIR VIEIRA LEAL -Boa tarde a todos, meus cumprimentos aos nobres vereadores. Serei bastante sucinto e rápido. Quero cumprimentar, inicialmente, o vereador Henrique Pacheco, quando, no início da sua fala questionou por que a necessidade de se privatizar ou coneeder à iniciativa privada o serviço.

Ouvimos aqui o último debatedor criticando a todos, talvez em alguns pontos ele tenha razão. Mas não irei fazer críticas. Mesmo porque penso que este assunto não merece tanto conhecimento técnico, mas, pelo menos, deve exigir de cada cidadão conhecer o serviço público.

Estão transferindo para a iniciativa privada, quer seja chamado privatização ou concessão mediante transferência, um serviço público. No último debate indaguei qual o serviço. Não há nenhum serviço. Se houvesse, pelo menos, o serviço do seguro, poderíamos até entender. Esta atividade é vinculante, de competência, exclusiva, do ente político.

Pois bem, os senhores sabem que recentemente a rodovia Presidente Dutra foi transferida à iniciativa privada. Ali sim, há uma prestação de serviços porque a nova Dutra executa trabalhos de alto nível, cuida da estrada pela segurança do usuário.

Que serviço encontramos na zona azul? Nenhum. Não há, portanto, o que se conceder à ~~XXXXXXXX~~ iniciativa privada. Evidentemente que reitero, aqui, o pedido da grande maioria para que esta Comissão de administração pública tenha o bom senso de retirar esse projeto da pauta.

Por último, gostaria de dizer que esta Casa tem sua competência, representa o povo. Se for votar, terá que votar. Iremos encontrar

outros caminhos para barrar o projeto caso seja aprovado. Evidentemente que os senhores vereadores ~~XXXXX~~ irão raciocinar, hoje, à noite; será que esse serviço de zona azul pode ser chamado serviço? Quando o motorista deixa o seu carro, quando não há qualquer serviço de vigilância, só encontramos os funcionários do CET fiscalizando o talão anotado e lavrando a multa na sua ausência, temos serviço? Este é o serviço que é prestado, a lavratura de autos de infrações.

Por conseguinte, ~~XXXXXX~~ repito, é uma atividade vinculante, não pode ser transferida para a iniciativa privada. Muito obrigado.

O SR.GILSON BARRETO - Tem a palavra o Sr. Luiz Carlos Cunha, representando a CET.

O SR.LUIZ CARLOS CUNHA - Boa tarde, Sr.Presidente, SRs.VEreadores, já é a terceira audiência pública que temos a oportunidade de participar da CET, além disso, já encaminhou respostas a ofícios encaminhados à companhia sobre dúvidas relativas ao projeto de privatização da zona azul.

Um desses ofícios foi da VEreadora Aldaíza Sposati. E uma série de dúvidas que foram respondidas na audiência pública.

Em relação ao que foi dito hoje aqui, fico, inicialmente, até contente, porque a grande questão é por que privatizar e a maioria

tem elogiado o serviço da zona azul. Como diretor responsável pela operação da zona azul, sinto-me feliz. A minha avaliação pessoal é que esse serviço pode ser classificado como bom, mas pode e deve melhorar muito, inclusive para o usuário, não só em termos de operação do sistema.

Uma dificuldade citada é a de encontrar talão. O que está se pensando neste projeto é fazer uma informatização, a exemplo do que outras cidades já têm, com sistemas modernos, informatizados e ligados a uma central. Poderia saber, por este sistema, se a vaga está ocupada e se está ou não sendo paga. Tudo isso melhora, sem dúvidas, o sistema do ponto de vista da operação, e pode melhorar , muito , do ponto de vista do usuário. Por exemplo, na compra do talão. A segunda vantagem, pagamento do tempo efetivamente gasto. O usuário é obrigado a comprar o talão de 1 hora. Se ele ficar 20 minutos, paga por 1 hora. Nos* sistemas informatizados pode pagar exatamente o tempo que ficou ,não precisa pagar além.

Para fazer esse investimento, a prefeitura está buscando o apoio da iniciativa privada para ter o capital. Essa responde a principal questão colocada.

Uma outra questão que está gerando dúvidas muito grandes é que a prefeitura, a CET, irá perder receita. Isso não irá acontecer. O

ônus que o concessionário terá que pagar à CET deverá ser o mínimo que a CET tem hoje. A prefeitura não pode admitir uma perda. Está previsto ser uma concessão onerosa e isto vem cobrir o que a CET ganha hoje.

A outra questão levantada é com relação à concessão. O projeto coloca até 30 anos. Fizemos pesquisas em outras cidades que estão adotando o sistema, já respondemos à Câmara, também entendemos que 30 anos é um prazo excessivo. Na maioria das cidades que adotou o sistema de privatização, o prazo de concessão varia de 10 a 15 anos. É dentro desse prazo que estamos propondo, é o que se tem na maioria das cidades que estão adotando o sistema.

Para citar algumas delas, só foi citado o exemplo negativo de Valinhos, não conheço, mas para cada exemplo negativo temos meia dúzia de exemplos positivos como Montevidéu, Buenos Aires, Lisboa, Roma e assim por diante. Temos vários exemplos positivos e o prazo de concessão está no período de dez a quinze anos. Entendemos que 30 anos é um prazo longo.

Por último, a questão que tem sido levantada é a do desemprego. Já foi dito nas duas audiências anteriores o seguinte: o próprio projeto prevê isso, é um poder de polícia que não pode ser delegado a mais ninguém, a fiscalização deverá continuar com o poder público. Uma

parcela, não sei quanto, deve ser verificado, uma grande parcela dos funcionários ficará fazendo a mesma coisa, porque tem que fiscalizar. Um sistema como esse não funciona bem sem a fiscalização, sabemos disso. Se parar a fiscalização, a zona azul acaba, esteja ela na mão de poder público ou concessionária.

Se sobrar pessoal, já foi dito pelo Secretário que ninguém tem interesse em criar desemprego. Esses funcionários serão reaproveitados em outras funções como já foi dito aqui pelo Secretário Municipal de Transportes.

Quero encerrar a minha exposição dizendo o seguinte: foi feito aqui um paralelo com o contrato de radar. Sinto muito, quem o fez está completamente enganado, desconhece o assunto. Não se instala radar a torto e a direita, como foi dito, a CET tem absoluto controle das instalações dos radares. Só se instala radar onde a CET manda. Se alguém quiser conhecer, a CET está aberta para mostrar. Isso é feito na área de segurança da CET que faz os mapas de acidentes. Estamos instalando os radares onde há acidentes. Todo mundo cita número de radares, de multas, mas não cita o objetivo principal da colocação de radares que é a diminuição do número de mortes.

Vou me permitir encerrar citando o seguinte: de janeiro a

outubro passado tivemos em São Paulo 1861 mortes em trânsito. De janeiro a outubro de 1997, com a instalação de radares que começaram a ser instalados em janeiro deste ano, tivemos 1696. Se alguém quiser fazer as contas, dá 165 mortes a menos, 9% a menos. Essa taxa de redução de mortes em acidentes de trânsito a CET nunaaa havia conseguido em toda a sua história desde 1976. É muito difícil que qualquer outra cidade consiga isto. Muito obrigado.

O SR. GILSON BARRETO - Com a palavra o Sr. José Augusto Calazans, presidente dos Sindiviários. [redacted]

As inscriçoes já estão encerradas, só tem mais três oradores.

O SR.JOSÉ A. CALAZANS - Boa tarde. Sr. Presidente, Srs. Vereadores, presentes ao plenário, informo que nós estamos, sim, preocupados com esse projeto de lei. Faz dois, três meses que esse projeto está aqui na Casa, está na pauta para ser votado, desrespeitando todo o regimento da Câmara e objetivando não passar pelas comissões de trânsito, de transportes, de administração política. É esse o objetivo maior.

Com o nosso trabalho, da Diretoria do Sindiviários, junto com os funcionários, conseguimos, desde já agradeço, o apoio das comissões, de todas as comissões, para que estivéssemos discutindo me debatendo aqui nesta Casa.

Estamos preocupados sim com o desemprego, para não aumentar a fileira de um milhão e quatrocentos mil desempregados em São Paulo e agora, com esse pacote que aconteceu nesta semana.

O que quero objetivar também é o nosso trabalho no sistema zona azul. Qual é o objetivo do sistema zona azul? É dá um resultado, democratizar a rotatividade do estacionamento na área

comercial. E isso é feito, esse resultado é pleno. Além do mais, há a venda de talões que dão uma receita, como já foi dito aqui, de 26 milhões à Companhia de Engenharia de Tráfego. É bom salientar o seguinte: esse valor é um valor direto no orçamento da Companhia de Engenharia de Tráfego. Explico melhor: existem as questões da fiscalização, que são as autuações, acontecem as autuações. Essas autuações vão primeiro para o Município e retornam à CET. Com o trabalho das agentes de trânsito no sistema zona azul, quando dá resultado e com a venda de talões, e com a venda nos postos distribuidores, essa receita é direta no orçamento da Companhia de Engenharia de Tráfego.

Por que estou enfatizando essa receita e esse valor? Porque, como foi perguntado pelo nobre Vereador Dalton, desculpe se estou trocando o nome, onde é aplicada essa receita. Pelo que nós sabemos, essa receita é aplicada na atividade das profissionais, é aplicada na segurança de trânsito, na educação de trânsito, na operação de trânsito. O nosso argumento maior: se toda essa estrutura for transferida para a iniciativa privada, o objetivo do trabalho sistema zona azul vai ser totalmente distrocido, não é dar resultado, é dar lucro. E o nosso medo maior: toda essa receita

que temos junto à Engenharia de Tráfego, aplicando na engenharia de tráfego, repetindo, segurança, educação, operação e o que nós vivemos aí na cidade de São Paulo, tudo isso vai ser disperso.

Comento dizendo o seguinte: nos últimos dois meses em que participamos aqui de audiências públicas, de debates com a mídia, percebemos que, com relação ao que foi avaliado pela própria Companhia de Engenharia de Tráfego, ela é contrária a esse projeto de lei. Esse projeto de lei tem aproximadamente 15 cláusulas, a Companhia de Engenharia de Tráfego questiona esse projeto de lei na maioria de suas cláusulas, mais da metade.

Foi isso que nós questionamos nas últimas audiências e foi isso que foi respondido. Questiona sim esse projeto de lei, a própria Companhia de Engenharia de Tráfego questionando esse projeto de lei.

O que nós percebemos com relação aos empresários é que eles estão totalmente desinformados com relação ao nosso sistema viário porque falaram, nas últimas audiências aqui e nos nossos debates aí nas situações da vida, que as vagas poderiam ser 56 mil, 70 mil, 80 mil, desconhecendo toda a estrutura do sistema viário, desconhecendo o que é o sistema zona azul. Porque, se forem im-

plantar esse número de vagas no sistema zona azul e se também implantar o número de parquímetros que citaram aqui nas outras audiências públicas, vamos travar São Paulo. Isso significa desconhecer o que é o sistema de tráfego na cidade de São Paulo.

O que informo em relação aos lojistas: eles estão preocupados sim com relação a acessibilidade de seus consumidores, do aumento de tarifa porque isso deverá, sim, acontecer porque um sistema zona azul sendo distorcido do seu objetivo que é dar resultado, democratizar um espaço público, democratizar a rotatividade de estacionamento e visar lucro realmente vai dar prejuízo a todo esse pessoal.

Encerro minhas palavras me dirigindos aos Vereadores, que são,na maioria da Casa,do partido do Prefeito que está solicitando esse projeto. Rogo o seguinte, informo o seguinte: a maioria dos Vereadores conhece o trabalho da Companhia de Engenharia de Tráfego, solicita vários projetos a esses trabalhadores competentes dessa companhia, na parte de sinalização, na parte de operação, na parte de fluidez, tudo envolvendo a engenharia de tráfego: peço um carinho muito grande com relação a esse projeto de lei

porque vocês, Vereadores, não vão ter a oportunidade de atender a população. Por quê? Essa receita direta que existe na Companhia de Engenharia de Tráfego, estamos avisando, não vai mais pertencer à companhia e vamos perder um investimento tão necessário na engenharia de tráfego. Obrigado. (Palmas)

O SR. GILSON BARRETO - Rosana Helena Miranda, do Gabinete da Vereadora Ana Martins. Vou pedir aos dois oradores restantes para serem um pouquinho breves, eles que já foram prejudicados pelo tempo.

A SRA. ROSANA HELENA MIRANDA - Bom dia a todos. Sou arquiteta e urbanista também, tenho acompanhado essa questão dos problemas urbanos e queria dois aspectos. Um o relativo a essa questão do próprio serviço da zona azul. Ao longo dos anos, a população se acostumou à existência da zona azul, se disciplinou com o uso dessa organização, vamos dizer assim, do estacionamento principalmente nas áreas comerciais e de serviços da Cidade, se programa até para estar utilizando o espaço público dessa maneira mais disciplinada e é uma coisa que a gente percebe que está dando

certo, não só do ponto de vista do uso mas do ponto de vista do lucro até. As informações oficiais que a gente tem é que é um serviço que dá lucro na Cidade, do ponto de vista da Prefeitura, assim como o Anhembi também dá lucro para o Município.

Então, queria só enfatizar o seguinte: existe uma pressão muito grande hoje no sentido da privatização de inúmeras empresas estatais, que vem desde o Governo Federal até o Município. Há uns 30 anos atrás, 20 ou 30 anos, quando foram criadas as empresas estatais, o famoso Decreto Lei 200 do Governo Federal, o espírito era até de agilizar o serviço público, de melhorar determinas serviços de atendimento à população. Isso em grande parte aconteceu, temos empresas aí que até nos dão muito orgulho na economia do País e dentro do nosso município temos um exemplo: hoje, uma coisa que funciona na cidade de São Paulo é a CET, os serviços prestados. (Palmas)

Então, acho que a gente devia tomar um certo cuidado quando parte para um projeto de lei desse tipo porque é a tal história: se melhorar, estraga. Acho que o que São Paulo está precisando é um investimento massivo no transporte público para deses-

timular o uso do automóvel na Cidade. Então, essa questão da CET, na medida que isso foi evoluindo está atendendo a população. Agora, o que é preciso é tirar o automóvel da rua, estimular o uso do transporte coletivo. Para isso, o poder público tem que investir e investir massivamente em recursos nessa área. (Palmas)

O SR. GILSON BARRETO - Reno Hale (?), do Conselho de Representantes dos Empregados da CET.

O SR. RENO HALE - Boa tarde. Gostei muito do que acabei de escutar da assessora do gabinete da Ana, mostrando um profundo conhecimento da nossa empresa e do sistema de zona azul praticado hoje no Município.

É preciso ressaltar que nesta cidade, há mais de cinco anos, o sistema zona azul e mesmo a CET vem sendo sucateado pela Administração. Nós já chegamos a ter mais de 800 agentes de trânsito para estar fiscalizando e estar gerenciando o sistema de estacionamento rotativo. Hoje, contamos com 456, segundo a própria empresa, dados de setembro, e o aumento da frota da Cidade vem se dando de forma muito veloz. A frota, com o advento do plano real,

vem crescendo, a necessidade de mais vagas de estacionamento também vem crescendo, porém não existe condições atuais de estar fiscalizando as vagas devido ao baixo número de funcionários existentes dentro da CET.

Com relação a esse baixo número de funcionários, as vagas de zona azul permaneceram inalteradas. Pelo contrário, vêm até sendo diminuídas, váras áreas de zona azul vêm sendo desativadas dos três últimos anos para cá por falta de funcionários para estarem fiscalizando e operacionalizando essas vagas.

O lucro, que foi mencionado aqui, existe. Para se ter uma idéia, ele chega, no final do ano, a quase cobrir a folha de pagamento da CET, é uma renda que temos dentro da empresa que nos possibilita inclusive cumprir várias obrigações com fornecedores e com funcionários. Mencionar que não existe interesse de privatização por parte dos empresários de estacionamento, é mentira porque quando foi aprovado o projeto de estacionamento no centro, como lá em frente ao Masp, dele constava a desativação de vagas de zona azul para canalizar o fluxo de pessoas que buscam estacionamento para esses estacionamentos privados.

Nós, do Conselho, acreditamos que a forma mais democrática que existe de racionalizar, de admionistrar e de fornecer vagas de estacionamento para que vai para os centros comerciais é ainda o sistema existente hoje, é ainda o sistema que nos possibilita garantir uma certa flexibilização dessa utilização de espaço e de solo. E realmente a ~~xxxxxx~~ iniciativa privada...

E realmente a iniciativa privada existe um interesse nesse lucro pois 30 anos é uma geração inteira. Em lugar nenhum do mundo, e mesmo os governos mais liberais não iriam aprovar um projeto desse. Se realmente houvesse um investimento maciço em transporte público, essas vagas seriam utilizadas de forma mais racionalizada, pois o automóvel seria menos utilizado. Obrigado.

O SR GILSON BARRETO - Tem a palavra o nobre Vereador Toninho Paiva.

O SR TONINHO PAIVA - Sr. Presidente Gilson Barreto e demais colegas, senhoras e senhores: não podemos compreender, e aqui vai também o nosso repúdio, pelo fato de o projeto não ter passado pelas comissões permanentes, mas colocado em pauta, o que para nós foi uma surpresa, para votarmos em plenário. Confesso que não tinha conhecimento do projeto de maneira mais profunda, embora ele esteja na Casa há mais de um ano, de agosto de 1996. Mas nos preocupa essa pressa na aprovação. Ouvi alguns comentários da audiência anterior, na Comissão de Transporte, e hoje a colocação dos que falaram. Realmente, não sei

que tipo de seguradora teria condições de fazer um oontrato com aquele que vier ganhar a concessão. Mas nos preocupa o destino dos funcionários do CET, assim como o avanço tecnológico de diversos segmentos da sociedade e no mundo todo, que tira o emprego dos cidadãos. Um pequeno exemplo é o caixa eletrônico 24 Horas, além dos computadores, e agora vem um processo mais avançado informatizar a Zona Azul. Disseram bem diversas pessoas elogiando o trabalho da CET, que conheço profundamente até por frequentar diversas Gets, com engenheiros responsáveis. Mas não podemos concordar em assinar um cheque em branco ao Executivo, que não fixa porcentagem, um absurdo que vem nos colocar, 30 anos de concessão, que até o próprio diretor de operações da CET teve a oportunidade de questionar, como o representante do Sindicato de Proprietários de Estacionamentos. Realmente, precisamos fazer uma avaliação mais profunda, para que isso possa ser implantado gradativamente, pois não podemos dispensar todos os funcionários de uma vez. Há necessidade de mais uma audiência pública com outros segmentos da sociedade, que não esitveram presentes, para que com embasamento maior possamos apresentar em comum acordo

com representantes dos clubes lojistas, funcionários da CET, o Executivo e a maioria desta Casa um substitutivo que venha preencher as necessidades da cidade de São Paulo. Não somos contra à concessão, à privatização, a esse avanço, embora nos preocupe, pois tira a mão-de-obra, mas a cidade tem que avançar.

O SR GILSON BARRETO - Nobre Vereador Dalton Silvano.

O SR DALTON SILVANO - Em função da fala do nosso companheiro Toninho Paiva, que pertence ao PFL, quero dizer que fico feliz, e aproveitar o companheiro Vereador do PTB, que juntando os votos dessa bancada do PFL, mais o PTB e a nossa bancada, que queremos maiores esclarecimentos, com esforço vamos conseguir os votos para que este projeto não seja votado a toque de caixa. O PSDB já tem a intenção também de fazer um debate maior, já encaminhamos a CET diversas perguntas e questionamentos, mas não vamos deixar votar esse projeto agora, pois parece que o Executivo pediu para ser votado ainda hoje, em primeira votação. Mas vamos demonstrar o nosso esforço no plenário.

O SR GILSON BARRETO - Nobre Vereador Mohamad Said Mourad.

O SR MOHAMAD SAID MOURAD - Pudemos hoje aproveitar nessa audiência pública algumas informações complementares, até para abalizar uma alteração no projeto para que haja condições de se atender ao cidadão, assim como ao Município de São Paulo.

O SR GILSON BARRETO - Nobre Vereador Henrique Pacheco.

O SR HENRIQUE PACHECO - Pena que o senhor da Associação dos Empresários de Estacionamentos não esteja na sala neste momento, mas quero dizer que não gostei da forma como ele se dirigiu aqui. Acho que nenhum Vereador aqui está dentro do que ele poderia chamar de "vaidade", ou "frescura". Não é a terminologia adequada para um assunto dessa seriedade. Quem se beneficia da cobrança dos estacionamentos? Quando ele diz que ninguém aqui entende de estacionamento, acho que é uma visão muito pretensiosa vir posar de professor de estacionamento. Aqui

estamos discutindo o interesse público, o espaço público da cidade que, através de uma concessão onerosa, está sendo entregue ao particular. E nem a CET nos respondeu o interesse disso. Se a CET funciona bem, o presidente da CET, Sr. Nelson Maluf, deveria defender que ela ficasse com isso, melhorasse e modernizasse. Se eles são tão eficientes, por que a própria CET está concordando em entregar à iniciativa privada para fazer esse aperfeiçoamento? Quando se fala em garantir o mínimo que a CET está arrecadando, isso é de uma obviedade primária, pois seria absurdo discutir a cessão a título oneroso de um serviço que é bem prestado abaixo do que se arrecada hoje! Por fim, vamos continuar discutindo a questão para encontrarmos um mecanismo para o seguro: podemos ter vigilância, ou uma outra caracterização da forma como o seguro é encarado. Vou pessoalmente consultar entidades ou empresas ligadas a esse ramo, para saber se podemos encontrar uma saída, assim como se encontrou para o seguro nos supermercados. E uma agravante: a CET tem, na Zona Azul, uma receita - e estamos aqui discutindo uma Prefeitura falida, que não paga sequer as obras da Ponte dos Remédios, que hoje ficou paralizada, e de repente

estamos fazendo renúncia de uma receita, entregando uma empresa rentável para a iniciativa privada, quando a CET diz que não tem dinheiro para fazer uma lombada na periferia, não tem técnico. Então, não se trata aqui de ser privatista ou estatizante, mas de sabermos qual o ganho que a cidade vai ter, passando a exploração aos empresários. Eles que comprem terrenos nessa região,se juntem, peguem prédios velhos e façam estacionamento, mostrando a sua capacidade empresarial. Agora, se valer de um espaço que é público e deve ser democratizado, para fazer uma alusão que são interesses políticos que motivaram certas Zonas Azuis, quero dizer que o político á caudatário de uma representatividade e recebe solicitações de toda a cidade. Por isso que lá na Teodoro Sampaio certamente os comerciantes é que foram solicitar aos políticos da região que instalassem uma Zona Azul. E é natural que assim o seja, mas isso não se trata de favorecimento político. O que me cheira favorecimento político é mandar para cá um projeto que só atrapalha a cidade em termos rentáveis, exigindo uma pressa que os próprios interessados estão achando demais. Se esse projeto tiver que ser aprovado, então vamos entregar a explo-

ração desses estacionamentos, e concordo com V. Exa., em peque - nos bolsões, para que um único grande empresário vá abocanhar toda essa fatia. Por exemplo, à LBV que trata de milhares de crianças e não tem receita. Ou para a APAE, ou entidades de caráter social e assistencial, que vão fazer disso uma operação com renda e reverter para as nossas crianças e nossa cidade. Aos empresários fica o direito de brigar no mercado, derrubar casas velhas, ocupar prédios abandonados, transformando o que hoje está sem uso numa atividade rentável, para demonstrar sua capacidade, e não se valer do terreno público, da via pública, para engordar mais os bolsos dessa camada hoje tão favorecida. Muito obrigado.

O SR _____ - Sr. Presidente, antes de encerrar a sessão, quero pedir também as notas taquigráficas das audiências anteriores, para que acompanhem o processo.

O SR GILSON BARRETO _____ - Vamos encaminhar à Assessoria para requerer da comissão que fez as duas audiências, para anexar ao processo. A Comissão de Administração Pública é composta pelos Vereadores presentes e alguns ausentes. Presentes o nobre Vereador José Amorim,

[redacted]

Folha n.º 101 do proc. n.º 3041 de 1996

RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
16	1	. Carlos	dm. Pública	12.11.97	ilson Barreto	

...

Gilson Barreto, Mohamad Said Mourad e Toninho Paiva. E chamamos essa audiência pública porque achamos que é dever da Comissão de Administração Pública trazer essa audiência pública à comunidade, e discutir o assunto, que lhes cabe participar dessa sessão.

É um projeto, como os senhores viram, vazio: seria assinar um cheque em branco, e vamos trabalhar para que todos os Vereadores repensem, antes de votar, apesar de já estar em pauta, mas a Comissão de Administração Pública ainda vai dar seu parecer a respeito desse projeto, e solicito até ao Relator que encampe esse substitutivo, apresentado por mim naquela audiência, naquela oportunidade de 07/10, para a Comissão ver o que é de importante e ser relatado no substitutivo da Comissão da Administração Pública. Tenho certeza de que vai ser levado em consideração todas as colocações aqui feitas pelos representantes das diversas entidades e diversos segmentos da sociedade.

O que os Vereadores querem, principalmente os aqui presentes, e a Comissão de Administração Pública é que sejam aprovados projetos, na Câmara Municipal de São Paulo, que venham atender a necessidade do munícipe. Acima de tudo, legislamos nesta Casa em função dos munícipes Não temos interesse nenhum em aprovar seja concessão, privatização ou outro nome que seja dado, algo que venha a ferir o direito e o interesse do cidadão. É para isso que estamos na Câmara Municipal, e a Comissão de Administração Pública, através dos componentes dessa Comissão, está atenta, e todos os projetos que passam pela nossa Comissão é discutido, é feito substitutivo, é dado seu parecer, com bastante coerência, com bastante estudo e participação, mesmo porque temos uma bri

lhante Assessoria na Comissão de Administração Pública, que tem realmente contribuído com esta Câmara Municipal de São Paulo.

Quero agradecer a todos os senhores...

O SR. _____ - Sr. Presidente:Pela ordem, antes de V. Exa. encerrar: V. Exa. não respondeu aos presentes a questão de ordem levantada por este Vereador, quando da solicitação de mais uma audiência pública.

O SR. GILSON BARRETO - Vamos agora retomar a Comissão, que às 14h30 temos uma reunião, e esse requerimento vamos levar à Comissão para discutir agora em reunião, a respeito de mais uma audiência pública ou não.

Agradecemos a presença de todos, a participação, e nos colocamos à disposição de todos os senhores.

Obrigado, está encerrada a presente audiência pública.

CAMARA MUNICIPAL DE SAO PAULO

SEGUE, Juntado nesta data [illegible], rubricado sob folha n.º 903 a 234/97 s/

Folha n.º 103 do proc.
n.º 721 de 1996

Câmara Municipal de São Paulo

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA

Na qualidade de Presidente da Comissão de Administração Pública, e tendo em vista pedido formulado pelo N. Vereador Mohamad Mourad, Relator do Projeto de Lei 721/96, do Executivo, solicito providências de Vossa Excelência no sentido de autorizar a juntada aos autos do projeto das notas taquigráficas das audiências públicas realizadas pela Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica sobre a matéria, bem como das informações prestadas pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET referentes aos quesitos encaminhados pela D. Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

Sala da Comissão de Administração Pública, 12.11.97

Vereador GILSON BARRETO
Presidente da CAP

DEFIRO. SP 12/11/97.
PROVIDENCIE A SECRETARIA O ENVIO À CAP DOS DOCUMENTOS SOLICITADOS.

Vereador JOSÉ VIVIANI FERRAZ
Presidente da CAE

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
						1

Folha n.o 104 do proc. n.o 721 de 19 97

COMISSÃO DE TRÂNSIRO, TRANSPORTE E

E ATIVIDADE ECONOMICA

Presidente: Sr. Vereador José Viviani Ferraz

Membros : Senhores Vereadores

Devanir Ribeiro

Vicente Cândido

Brasil Vita

Armando Mellão

Ivo Morganti

Alberto Hiar

Audiência Pública s/ PL. 721/96 realizada na Sala Tiradentes da Câmara Municipal de São Paulo em 07 de outubro de 1997.

Solicitante: Sr. Vereador Jose Viviani Ferraz
(Memo. nº. 072/97)

Secret. Osmar Mosconi Filho

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
W-1	1	Carla	Aud.Púb.	7/10		2

O SR.VIVIANI FERRAZ - Audiência Pública do projeto de lei 721/96, que autoriza o Executivo, mediante licitação, a concessão para exploração de estacionamento e vias e logradouros públicos.

Estão presentes o Vereador Devanir Ribeiro, da comissão; Vereador Brasil Vita; Vereador Armando Mellão, portanto quatro vereadores da Comissão de Transportes e o Vereador Goulart que veio para a audiência pública.

Dou por instalada a presente audiência e vamos ouvir o primeiro inscrito, representante do CET, Sr.Átila Escoze. O senhor tem 5 minutos para fazer a exposição.

O SR.ÁTILA ESCOZE - Primeiramente, passarei a palavra para nosso representante do sindicato, Sr. Calazans e, no final, estarei complementando a posição dos empregados da Companhia de Engenharia de Tráfego.

O SR.BRASIL VITA -Qual o sindicato, por favor?

O SR.CALAZANS - Sindicato dos Trabalhadores do Sistema Viário, ligado à Companhia de Engenharia de Tráfego, especificamente ao CET.

O SR.BRASIL VITA - Muito obrigado pela informação.

O SR.CALAZANS - Bom dia a todos. Nós, trabalhadores do siste-

ma viário estamos envolvidos e prejudicados diretamente com esse projeto de lei 721. Esse projeto transfere para a iniciativa privada o uso e a exploração do espaço público.

O que significa isso, na nossa avaliação? Haverá desemprego? Sim. Irá aumentar a fileira de 1 milhão e 400 desempregados na cidade de São Paulo? Sim, devido à falta de critério nesse projeto de lei.

Informa também com relação à mudança no objetivo do sistema zona azul, o objetivo deste projeto de lei. O sistema zona azul, atualmente, já está dando resultados, disciplina a sua rotatividade. Há a questão da venda de talões junto a distribuidores, junto aos profissionais da CET. O resultado é uma receita de aproximadamente 30 milhões de dólares ano, receita direta para a Companhia de Engenharia de Tráfego. Não vai primeiro para o município para depois reverter para a Companhia. É receita direta.

Informo também que este valor é um quarto do orçamento da Companhia de Engenharia de Tráfego. Transferindo essa receita, esse valor para a iniciativa privada, qual será o prejuízo? Deixará de se investir na segurança de trânsito, temos um alto índice de acidentes na cidade; deixará de se investir na fluidez do tráfego. Na semana anterior, nesta Casa, houve a preocupação de se buscar a aprovação do rodízio de veículos para diminuir o problema de lentidão e fluidez ; além dos agen-

tes de trânsito, irão ser prejudicados todos os profissionais que trabalham diretamente com o sistema zona azul. Por quê? É necessário se fazer reciclagem dos profissionais com esta verba e há três, quatro anos esses profissionais não são reciclados. Cursos de aperfeiçoamentos são necessários. Repito, investir na segurança, o índice de acidentes na cidade é altíssimo. Importantes ainda, repito, a educação e a fluidez no trânsito.

Qualquer interferência dessa estrutura pela iniciativa privada resultará num prejuízo grande.

Qual o objetivo do sistema zona azul? Disciplinar, dar um resultado na rotatividade nas áreas de maior adensamento de áreas comerciais. Os lojistas, os usuários do sistema serão prejudicados? Sim. Passando para a iniciativa privada, o objetivo do sistema zona azul será distorcido, não visará resultados, e sim lucro.

Informo, ao final da minha palavra, que está contradizendo a uma proposta exeelente dentro do código brasileiro de trânsito, a multipalização (?) de trânsito. Estão objetivando orçamento direto do município para um maior investimento na engenharia de tráfego: a segurança, fluidez, educação dos senhores motoristas.

Finalizando, peço atenção ao presidente da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica e ao Vereador relator, vereador Antônio Goulart.

[redacted]

Por enquanto, era o que eu tinha a dizer.

O SR. _____ - O nobre Vereador Goulart não é da comissão de Transportes, ele é da outra comissão. O relator desse projeto na comissão de Trânsito, Trasnporte e Artividade Econômica será o Vereador Brasil Vita.

O próximo orador tem a palavra. Eu gostaria que o Senhor desse o seu nome, o órgão que representa, para ouvirmos o Presidente da CET. Depois passarei a palavra a todos os que se inscreveram com o tempo de 5 minutos para cada um.

O SR. ÁTILA - Sou Diretor de REpresentação dos Empregados da Companhia de Engenharia de Tráfego. Eu gostaria apenas de reforçar as palavras do Sr. Calazans, Presidente do nosso sindicato. A população da cidade de São Paulo, que utiliza em média o sistema rotativo regulamentado para pago Zona Azul chega mensalmente a 1 milhão e 700 mil pessoas. O valor cobrado pelos estacionamentos particulares para o uso de 2 horas, em média, está custando 6, 52 reais.

Vendemos hoje também talões de Zona Azul cujo valor é bem

menor do que atualmente o aplicado pela iniciativa privada.

Ora, o munícipe não pode ser punido novamente em função dos valores que poderão ocorrer na majoração dos estacionamentos na via pública.

Também não está muito claro no Projeto de Lei como ficará a fiscalização desse estacionamento na via pública, quem será o órgão que fiscalizará. Essa é a pergunta que apresento ao Sr. Relator do projeto para que mencione a todos. Pensou-se, provavelmente na modernização do sistema, passando pela iniciativa privada. Mas os parquímetros ou outro equipamento de cartão magnético ou qual for o sistema utilizado já foram implantados em alguns locais no interior de São Paulo, cujo desempenho não obteve êxito. Vamos relembrar um tempo passado, a gestão do ex-Prefeito Jânio Quadros. Também foram colocados em alguns pontos da Cidade, experimentalmente, alguns parquímetros, e os Senhores devem ter ficado sabendo de que houve depredação desses equipamentos. Então, precisamos analisar melhor esse projeto antes de que ele seja aprovado, com a preocupação de termos condições técnicas de estarmos fiscalizando esses equipamentos na via pública. O equipamento não pode apenas ser jogado no leito ou na calçada sem que haja uma fiscalização.

Queremos também deixar claro como ficará a situação, que não se encontra bem definida no projeto, dos próprios funcionários da CET que hoje fiscalizam o nosso sistema. São cerca de 400 agentes operacionais fiscalizando o sistema. Sabemos que a complexidade da cidade em nível de estacionamento incomoda a todos. Então eu gostaria que fosse abordado o item fiscalização e quem estará executando esse serviço na Cidade.

O SR. ..... - Antes de passar a palavra ao colega, ouviremos o Presidente da CET, que vei expor o projeto para depois então fazermos os questionamentos.

O SR. NELSON MALUF - Bom dia a todos. Essa proposta encaminhada à Câmra Municipal de privatização da Zona Azul tem como objetivo tornar mais dinâmico esse serviço que a CET vem prestando.

Sabemos que o serviço público apresenta uma série de dificuldades para trabalhar, principalmente em áreas comerciais. Não temos vocação para atividade comercial, não sabemos desenvolver e explorar a atividade comercial tão bem quanto a iniciativa privada. Hoje, com o sistema de trânsito na Cidade, com as dificuldades que todos conhecemos, com os desafios que temos que enfrentar para tornar o trân-

sito da Cidade melhor, acaba sobrando muito pouco tempo para nos dedicarmos a uma atividade comercial, para termos todo aquele dinamismo que se precisa ter para executar uma atividade desse tipo. Entaõ julgamos que, com a privatização da Zona Azul, tiraríamos da CET essa responsabilidade de estar cuidadndo de estacionamento, sendo que a nossa atenção estaria mais dirigida ao trânsito propriamente dito.

Vemos hoje que tanto na esfera de governo federal como estadual atividades que o Poder Público desenvolvia e era o responsável estão sendo passadas para a iniciativa privada, exatamente porque o Estado não é bom gerente em determinados tipos de atividades.

No caso específico da Zona Azul, que é uma atividade essenc ialmente comercial, pela experiência que temos na administração da CET, há dificuldades muito grandes, porque, para tudo é necessário que se proceda a uma concorrência pública, em que pode haver interposição de recurso, pode haver mandado de segurança, o processo todo pára. Muitas vezes passamos maus momentos por não termos o talão de Zona Azul, às vezes ele acaba, faz-se a licitação, a concorrência em tempo certo, mas a firma que perde entra com recurso, e isso pára todo o processo, correndo o risco de não haver talão de Zona Azul. Ou falta uniforme,... Tudo isso não é por ineficiência, porque a característic a

do serviço é exata: ela obriga-nos a fazer licitações, concorrências, e muitas vezes isso demora, aparecem imprevistos. Para uma atividade como essa, que precisa ser dinâmica, que acompanha o cresimento da cidade - muitas vezes surgem pólos novos de comércio -, não dispomos de agilidade para acompanhar esse desenvolvimento, ou às vezes até mudança no uso do solo, que torna necessário cancelar uma Zona Azul ou criar uma nova.

Então, julgamos que isso realmente a iniciativa privada poderia fazer muito melhor do que nós. Para se ter uma idéia, já tentamos por duas vezes fazer uma concorrência para explorar a propaganda no talão de Zona Azul, não conseguimos. Tenho certeza de que, no momento em que isso estiver na mão da iniciativa privada, a primeira coisa que o empreendedor fará é propaganda no talão, no bilhete, enfim, conseguir explorar esse fato. Então, não temos vocação, não temos essa característica que o serviço precisa. Daí a proposta que o Sr. Prefeito encaminhou à Câmara Municipal para que esse serviço seja privatizado.

Acredito que, com isso, conseguiremos expandir a Zona Azul, porque hoje temos muita dificuldade de expandir, já que, no momento de contratar funcionários, temos que fazer concurso. Então, os Senhores

podem observar que é uma atividade que requer uma agilidade que não temos e não podemos ter. Isso fica segurando serviço. Hoje estamos com 24 mil e poucas vagas, e não conseguimos expandir, porque, para expandir, é preciso contratar mais gente, e para contratar mais gente é preciso fazer concurso.

O SR. BRASIL VITA - Tenho uma pergunta a fazer ao Sehnhor. A CET possui um pessoal qualificado para trabalhar na sua atividade primazial?

O SR. NELSON MALUF - Sim.

O SR. BRASIL VITA - São altamente qualificados. Pergunto: o número de funcionários resolve hoje racionalmente o trabalho a que à CET está subjugado?

O SR. NELSON MALUF - Essa é uma pergunta difícil de se responder, porque a CET é única no Brasil. Não existe nenhuma empresa semelhante em todo o País. ~~Servimos de~~ Servimos de modelo para todas as outras cidades, e agora com o Código Nacional de Trânsito em que o

trânsito será municipalizado já estamos recebendo muitos pedidos de outras cidades que querem a experiência da CET. E é muito difícil para uma cidade com 10 milhões de habitantes saber-se o número exato de pessoas que são necessárias para cuidar do trânsito.

O SR. BRASIL VITA - Mas, a grosso modo, a experiência tem revelado o quê?

O SR. NELSON MALUF - A experiência tem mostrado que estamos trabalhando bem. Não temos sido alvo de nenhuma crítica fundada em termos de mau trabalho, mau desempenho de funcionário, muito pelo contrário, estamos sempre recebendo cartas elogiando o trabalho de funcionários. Então, eu acredito que hoje a CET está numa dimensão boa.

O SR. BRASIL VITA - Eu também não tenho dúvidas sobre a alta qualificação dos funcionários. Tenho tido, bem como toda a Câmara, demonstrações inequívocas de que realmente o pessoal é qualificado. O que estou observando pela palavra dos representantes dos empregados dos funcionários, é que eles têm medo. Esta é que é a grande verdade. O resto é apenas argumento, para mim é um pouco de fantasia também, fa-

lar-se contra a privatização é uma tese respeitável, mas eles estão procupados, pelo que observo, é que não querem perder o emprego.

O Sr. Calazans argumentou nesse sentido, está preocupado, como representante dos funcionários com a perda dos empregos.

Pergunto ao Senhor: se isto foi privatizado, há possibilidade de o cidadão que ganhar a concorrência ter necessáriamente que diminuir o número de empregados?

O SR. NELSON MALUF -Existe essa possiblidade como existe também a possibilidade de também todo esse pessoal ser aproveitado na própria empresa, em outras funções. POdemos treiná-los para exercerem atividades de fiscalização também na rua. Portanto, existem as duas possibilidades, de aproveitamento pela empresa vencedora e de aproveitamento pela própria CET. O número não é muito grande, são 342 agentes que temos hoje e acredito que se possa aproveitá-los, mesmo porque acredito que haverá uma expansão das vagas de Zona Azul, etnão o trabalho vai aumentar. O trabalho aumentando, apesar de estamos pensando em colocar equipamentos para fiscalização e controle da Zona Azul, [redacted] está sendo bem utilizado.

[redacted]

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
W4	1	Angela	Aud.Pública	07.10.97		13

Assim mesmo você precisa ter a fiscalização de se o equipamento está sendo bem utilizado.

Então, eu acredito que, com a expansão da zona azul, que estamos imaginando que deva ocorrer, consigamos ainda aumentar o número de empregados para trabalhar. Por isso, não vejo com grande preocupação, apesar de achar legítima a preocupação do Sindicato e dos funcionários que estão aqui, acredito que nós consigamos fazer essa transição para privatização sem causar grandes problemas de desemprego ou de dispensa de funcionários.

O SR. BRASIL VITA - Outra coisa que tem atormentado os Vereadores, através dos anos todos, é o preço extorsivo que se cobra nos estacionamentos particulares. Eu digo "extorsivos" porque são mais caros do que em Nova Iorque.

Sabemos perfeitamente, também, que a fixação do preço do estacionamento não depende de nós, porque se dependesse de nós a questão estava resolvida, é um problema de âmbito federal.

Então, o que eu consulto o eminente Presidente da CET é o seguinte: qual seria a forma de nós impedirmos que o povo pagasse um alto preço com a eventual privatização da zona azul?

Como se controlar o preço que nas propriedades alugadas ou próprias elas alegam sempre o ãlto custo operacional, quando na realidade é uma mentira, porque em geral há dois ou três manobristas, de acordo com o tamanho do estacionamento, e tem um caixa para receber. É o emprego de um pedaço de terra que tem um valor imanente, mas o investimento é muito pequeno em relação ao retorno, que é muito grande, graças ao excessivo preço cobrado.

Portanto, a pergunta que faço ao senhor é a seguinte. Já estou satisfeito com a resposta sobre os funcionários que estão temerosos em perderem seus empregos, numa época em que estamos vendo a crise de desemprego e tem sido tônica na Casa defender inclusive empregos. Recentemente, aprovamos uma lei aqui, por unanimidade, que foi de minha autoria. Aliás, fui apenas o instrumento, porque a autoria é de toda a Câmara. Tratava-se do impedimento ~~xxxxxxxxxxxxxxxx~~ dos postos em ter self-services, para fazer com que os 60 mil funcionários, 20 mil de São Paulo e 40 mil do interior, perdessem o emprego como frentistas.

Então, temos como característica de ordem social defender os empregos e quanto a isso a sua explicação me parece razoável.

Sobre o preço é que eu gostaria de saber como agiríamos -nós, Poder Público- em relação àqueles que eventualmente dominariam as áreas de uso da zona azul. Esta é a pergunta que faço ao senhor.

O SR. ATILA ESCOZE (Presidente da CET) - Por ser um estacionamento na via pública o poder municipal vai poder fixar ou estabelecer o valor da tarifa a ser cobrada. Então, acho que não se corre o risco dos valores ficarem exorbitantes, como o senhor mencionou, de que a iniciativa privada está cobrando nesses estacionamentos.

O SR. BRASIL VITA - Eu não quero ~~fazer~~ discutir aqui, apenas gostaria de colocar as minhas dúvidas. Eu tinha duas dúvidas: uma sobre o desemprego e a outra sobre a fixação de tarifas. De maneira que estou satisfeito com as duas respostas.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Agora, o Vereador Devanir Ribeiro, que é da Comissão de Transportes, vai levantar as suas questões para o Sr. Presidente da CET.

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
W4	4	Angela	Aud.Pública	07.10.97		16

Folha n.º 114 do Proc. n.º 721 de 19 96

Registro a presença do Vereador Celso Cardoso, a quem peço se sentar conosco, aqui.

O SR. DEVANIR RIBEIRO - Sr. Presidente; nobres Vereadores membros das ~~Comissão~~ Comissões; Presidente do Sindicato, que solicitou esta audiência pública na Comissão de mérito do projeto, eu li o projeto e acabei de lê-lo novamente aqui, porque tem um substitutivo que muda só o artigo 9º, relativo à questão da responsabilidade civil, ~~xxxxxxxxxxxxxx~~ caso ocorra um acidente na via pública, o que é da Constituição Federal.

Esse projeto ~~já~~ ainda está na Comissão de Política Urbana, ainda não chegou na nossa Comissão, estamos nos antecipando nesse caso. Eu li e não vi o parecer da Comissão de Política Urbana. Então, eles ainda permanecem lá atrás. Parece-me que é até o Vereador Goulart, o relator.

Mas o que interessa aqui é o seguinte: quando o Vereador João Brasil Vita perguntou, aqui, com relação à questão da função dos empregados -e perguntou muito bem-, a resposta eu já sabia qual seria. Isso já aconteceu com a CMTC, com outras empresas mu-

nicipais, de que todos serão alocados a partir da vontade de quem ganhar a concorrência, do empregador que virá.

As tecnologias novas estão aí, não podemos ser contra novas tecnologias, e ninguém vai entrar numa concorrência porque acha bonitos os nossos olhos ou gosta da cidade de São Paulo, mas sim para ganhar dinheiro.

Infelizmente, quem vai pagar, num primeiro plano, é os funcionários da CET, que não vão ser absorvidos e, em segundo plano, todos os paulistanos, porque isso não vai ter limites. No início começa assim, depois tem o parâmetro com o privado com aquele do lado, porque ele paga imposto e eu também pago, passa a oito por hora, a dez por hora, cinquenta por hora e aí perde-se o limite.

A questão ainda não está muito clara para mim. Eu ainda era garoto e morava em São Caetano do Sul. Foi implantado lá, uma época, em toda a região do ABC, o parquímetro. Não sei se foi porque isso ocorreu na década de 60, mas não funcionou.

O SR. BRASIL VITA - O Prefeito Jânio Quadros também implantou aqui, no seu primeiro mandato.

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
W5	1	Angela	Aud.Pública	07.10.97	DEVANIR	

O SR. DEVANIR RIBEIRO - Foi na mesma época. Foi uma empresa multinacional, que entrou no Brasil, e andou vendendo essa tecnologia, que não funcionou no Brasil. E depois voltou e de fato temos a zona sul, em quase todas as cidades existe essa zona azul, que até serve para que o ~~xx~~ Poder Executivo tenha o controle da situação do trânsito, do estacionamento. É o poder que tem de ter o Município.

A pagrtir do momento em que se entrega para a iniciativa privada ela vai expandindo de acordo com os seus interesses, e não de acordo com os interesses dos munícipes. Esta é a grande questão.

~~Exxx~~ Então, como o projeto não diz ~~xxxxxx~~ como vai ser, não querendo entrar no mérito do projeto anterior que aprovamos como um cheque em branco dado pela Câmara com relação ao rodízio, esse projeto também é um cheque em branco, ~~xxxxxx~~ porque não sei se vai ser com parquímetro, se vai continuar com talonário, que tipo que vai ser, se vai ser por controle por código de barras, se vai ser por controle eletrônico.

Como medir isso? Quem é que vai medir? Ninguém sabe.

~~Exxxxx~~

Só sei que o empresário que ganhar a concorrência tem uma única coisa em mente: ele acha que é bom, tem uma estatística na mão que mostra que vai entrar "x" de grana e ele vai economizar "x". Para ele tudo transcorre normalmente.

Então, eu vejo com muita preocupação essa questão e, para encerrar, sei que o Brasil Vita não gosta que a gente fale isso e vários Vereadores também, mas aí está implícita uma questão política de uma visão política do poder, do que é prioritário e do que não é prioritário, o que e´ essencial e do que não é essencial. E aí entra a questão do Estado mínimo. A Prefeitura, o Estado e o Governo Federal quer, cada dia mais, lavar as mãos das obrigações que deveriam ser dele.

Vai chegar o ponto, e o Jânio tentou fazer isto, de não ser privatizada não só a Zona Azul, mas toda a CET, como todas. Este é o objetivo final. Já foi a CMTC, depois vai a CET e o poder local vai ficar só com o gerenciamento. Agora, quando for para reclamar vamos precisar reclamar com o Papa, que esteve aqui outro dia. Mas como o Papa está muito longe, reclama com o Bispo. Se o Bispo ainda estiver muito longe reclama com o Padre. Qualquer um deles.

Esta é a nossa grande dúvida. Vamos entregar um patrimônio, eu tenho clareza disso, porque a CET é um patrimônio do Município, que desenvolveu várias tecnologias com relação ao trânsito, que tem pessoas gabaritadas internacionalmente e nós vamos entregar esta mão-de-obra qualificada, este desenvolvimento aplicado com o dinheiro público na Cidade de São Paulo e agora, que poderíamos estar deslanchando, no final deste século, vamos dar de mão beijada à iniciativa privada.

Do couro sai a correia. Eles vão pagar uma coisa mínima. Os empregados vão ser demitidos, sem dúvida alguma. Não tenho dúvidas, também, de que o próximo projeto será o de privatização da CET.

Infelizmente, Calazans, o líder da bancada está aqui, somos a minoria na Casa e a vontade será feita. Nós não conseguimos sensibilizar os demais.

O que fiz é uma antecipação, o que eu prevejo para frente.

O SR. BRASIL VITA - Meu caro Devanir, você sabe que eu gosto muito de você, você é meu amigo, independentemente de idéias contrárias na política, mas isso é uma coisa muito subjetiva.

Fui nomeado relator, vou examinar a matéria e, se for o caso, apresentarei um substitutivo racional, porque gosto de fazer as coisas racionalmente. Se temos um elemento altamente qualificado, altamente qualificado, se eventualmente se der a privatização o próprio empresário vai usar essa mão-de-obra qualificada. Por que ele iria fabricar uma nova mão-de-obra se já fornecemos a qualificação de graça para ele?

Gostaria de lembrar aos líderes dos funcionários, aqui, que é comum, muito comum hoje no Brasil, não sei no estrangeiro como é, acontecer o seguinte: há um concurso feito pelo poder público, seja na esfera municipal, estadual ou federal, que é caro, porque é preciso contratar empresas qualificadas para isso, fazem o concurso e lá vêm os funcionários qualificados todos do 1º até o enésimo lugar. O que fazem essas empresas privadas então? Vão buscar aquele funcionário que foi bem classificado e o contrata até por preços quatro, cinco ou dez vezes mais do que ele receberia do poder público.

Ora, se o CET tem, como é público e notório, funcionários altamente qualificados, por que razão um empresário vai usar de outra mão-de-obra que não aquela que já tem experiência? É nesse

sentido que estou falando. Agora, se houver alguma falha vamos estudá-la juntos na Comissão e, então, apresentar um substitutivo.

Veja que não estou fechando a discussão, como nunca ~~fex~~ fechei, mas o fato ~~xxxxxxxxxxxxxxxxx~~ de a bancada que dá sustentação política ao governo ser majoritária não quer dizer que vamos fazer com que vocês engulam goela abaixo o que quisermos.

Essa não tem sido a filosofia, pelo menos da parte de alguns setores da posição. De modo, meu caro Devanir, ~~xxxxxx~~ um homem está preocupado com o social, e o tem demonstrado claramente e por muitas vezes, mas acho que você está muito pessimista em relação a um problema de mão-de-obra qualificada que pode ajudar, eventualmente, o empresário.*

Esta era a minha observação.

O SR. DEVANIR RIBEIRO - A mim alegra muito saber disso. Talvez a provocação tenha servido para ganharmos mais um aliado, e o relator de um projeto na nossa Comissão, porque aqui podemos fazer o melhor ~~xxx~~ discurso do mundo, a questão do plenário é aritmética, é do voto e para aprovar ~~xxxxxxxxxxxxxxxxx~~ um projeto são necessários 28 e para rejeitar também.

Mas, encerrando, Sr. Presidente, continuo com a minha preocupação. Quero acreditar que V.Exa. poderá fazer esse estudo para depois darmos o parecer. Precisamos de mais elementos técnicos, precisamos viabilizar melhor o projeto para clarearmos e votarmos com a consciência tranquila, mas continuo com minhas dúvidas, apesar do respeito que tenho por Vossa Excelência.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Está inscrito, agora, o Vereador Armando Melão.

O Presidente do CET quer falar agora ou pretende ouvir primeiro os Vereadores para depois responder?

O SR. BRASIL VITA - Sr. Presidente, gostaria de apresentar uma sugestão. Gostaria que o Presidente do CET, ao depois de ouvir [redacted]

todas as partes interessadas que dessem a palavra final, para responder todas as dúvidas.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Ainda terão a palavra os Srs. Vereadores Armando Mellão, Arselino Tatto, Goulart, Vicente Cândido e o Sr. Presidente.

Muitos representantes de estacionamentos se inscreveram para falar. Vamos discutir hoje a parte técnica. No dia 17, vamos ter a presença de todos os que se inscreveram aqui.

O SR. BRASIL VITA - Parabens pela sua idéia, Nobre Vereador, Assim, quem não falar hoje, ainda estará presente nos próximos trabalhos. É muito justo que todos falem e dêem suas opiniões. Vamos fazer uma dicotomia. ( ) Havendo duas audiências públicas, uns falam hoje e outros falam na próxima audiência.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Tem a palavra agora o Vereador Armando Mellão.

O SR. ARMANDO MELLÃO - Digo que está presente conosco o Vereador Amorim.

Ouvi o Sr. Calazans, no sindicato, falar sobre uma receita anual em torno de 30 milhões de reais, provenientes da zona azul. Melhor ainda, digo 30 milhões de dólares por ano. Essa receita é bruta ou é a que sobra? Afinal, temos um custo. Se hoje

temos 342 fiscais, nas ruas, eles têm um custo. Esse dinheiro é dinheiro que vai para o caixa ou para o CET? É líquido ou bruto esse valor?

O SR. _____ - Esse valor aproximado de 30 milhões de dólares por ano é uma receita líquida que vai direto para o orçamento da Companhia de Engenharia de Tráfego. Representa 1/4 do orçamento. Informo que essa receita é referente à venda de talões com distribuidores e à venda de talões pelas agentes de trânsito que estão presentes aqui. Foi feito um cálculo. Assim, digo que o custo dessas profissionais do setor de gerência de estacionamento rotativo, juntamente com os agentes, dá uma média de 500 funcionários. Sendo o salário médio de um funcionário em torno de 500 reais, ao investir em alguma implantação de sinalização, isso gera de 8 a 9 milhões de dólares por ano. Subtraindo esses valores, vejam a verba líquida que fica no orçamento da Companhia de Engenharia de Tráfego.

O SR. ARMANDO MELIÃO - No que se refere à manutenção ou à preocupação de empregos, esse é o objetivo da audiência pública, ouvindo os lados envolvidos no que se refere à CET e ao representante dos funcionários.

Como o Vereador Brasil Vita falou, a razão da audiência pública é justamente ouvir e usar um pouco de coerência; e amanhã ou depois, até sugerir um substitutivo a esse projeto, se for o caso, porque essa é a preocupação de todos nós, de um modo geral. Ninguém aqui está querendo que pessoas percam emprego.

Agora, a minha preocupação não se refere somente aos empregos, mas também se refere à Prefeitura, para que ela arrecade mais. Então, como membro dessa comissão, vou ficar muito em cima desse projeto não só com a preocupação de empregos, mas também com a preocupação de que a Prefeitura tenha vantagens, de que o órgão público tenha vantagens, arrecando mais. Se for feita uma mudança, ela tem que ser feita para melhor. Esse é o meu ponto de vista. Obrigado.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Tem agora a palavra o Vereador Arselino Tatto.

O SR. ARSELINO TATTO - Para começar, digo que há uma ilegalidade. Esse projeto já consta, na pauta de hoje, e nem sequer tramitou em todas as comissões.

Vereador Brasil Vita, ouvi V. Exa. com toda atenção. Agora, Vereador, por favor, me ouça. O que está ocorrendo significa a vontade, a loucura do Sr. Prefeito em tomar dinheiro do bolso da população, outra vez.

Em segundo lugar, digo que não existe qualquer possibilidade desses trabalhadores serem realocados. Isso a Prefeitura já demonstrou inúmeras vezes. Em várias empresas que foram privatizadas pela Prefeitura, os trabalhadores ganharam, sim, o olho da rua. Essa é a verdade. Se a Prefeitura admite aqui que os trabalhadores da CET são competentes e que fazem um trabalho sério, então contratem mais pessoas para o CET, paguem um salário melhor e invistam mais para poderem equipar, e não entreguem para os empresários do setor, de mão beijada, milhões e milhões de dólares em faturamento do

mês.

O nosso Vereador decano Brasil Vita coloca que é cobrado, realmente, um preço extorsivo. Ontem, na avenida Paulista, o valor do estacionamento por uma hora era de 8 reais. Cinco minutos depois, eu paguei 16 reais. Agora, vamos empregar para os empresários deste setor, de mão beijada, todas as vagas da Cidade de São Paulo.

Ora, a Prefeitura não está tendo nem competência para administrar isso. (Palmas)

Outra questão que vou colocar. Vereador Devanir Ribeiro, isso é um cheque em branco. Pior ainda, é dinheiro vivo, na mão.

No parágrafo único do artigo 1º está escrito: "A concessionária deverá pagar ao poder público quantia mensal pela exploração concedida, na proporção que vier a ser estabelecida na respectiva legislação." Quanto, então, é que a Prefeitura vai receber? Como vou votar esse projeto, eu quero saber. Isso não é um cheque em branco? Na licitação, depois, é que vai ser definido o valor.

Essa é a mesma história do rodízio. Substitutivo aqui! Isso vai ser votado como o Sr. Prefeito quer. Sempre foi assim aqui. Houve um acordo em relação ao rodízio feito com S. Exa. inclusive. Tudo foi acertado com o Secretário de Transportes, com todos os líderes da Casa e com o Presidente da Casa. Depois, de uma hora para outra, mudou-se a situação e acabou-se o acordo, acabou-se a garantia de investimentos de transportes e de trânsito e foi aprovado o projeto original. Então, vamos parar de sonhar, achando

que seja possível aqui dentro discutir propostas alternativas a esse projeto. Isso não existe. Se a Prefeitura quer aprovar o projeto, vai aprovar, porque tem uma maioria que, infelizmente, é dócil.

O SR. _____ - Não concordo com isso.

O SR. ARSELINO TATTO - Não concorda?

Para terminar, digo que isso não é nada mais do que entregar uma empresa pública, destruir uma empresa pública que tem se mostrado eficiente e capaz e que, apesar das dificuldades, com pouco investimento que tem a CET, tem se mostrado capaz em encaminhar as questões. O problema não são os trabalhadores, o problema é a falta de investimento. Quero saber para onde vão esses recursos. Eles vão ser destinados para investimento da melhoria do trânsito, do transporte ou eles vão ser destinados para a construção de túneis, viadutos e outras coisas ? (Palmas)

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Tem a palavra, por 5 minutos, o Vereador Vicente Cândido.

O SR. VICENTE CÂNDIDO - Dizem que o maior problema de fazer audiência, nesta Casa, juntamente com o governo é o problema de ele ficar surdo.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Pediram para que houve uma audiência pública. Eu, como Presidente, votei a favor disso. Vamos ouvir todos falarem.

O SR. VICENTE CÂNDIDO - É bom falar para os ouvintes daqui, para os participantes, que diálogo com o governo Pitta é um diálogo absurdo. O que houve, houve; e na hora do plenário, não entenderam nada, pois alguns falam grego aqui. Vou além, dizendo que pior do que isso é só precatórios. Isso é um assalto à Cidade de São Paulo.

Se há o argumento de que se deve ser privatizada estatal que dá prejuízo, aqui esse argumento não vale, porque isso não é produção, não é produtivo, mas há sim multas, atuação e venda de espaços da Cidade. Qual é a empresa, no Brasil, que, com 500 funcionários, fatura 30 milhões de reais em venda de talões e fatura mais dinheiro ainda com atuações? Vão verificar qual empresa fatura isso. Então, isso é um assalto à Cidade de São Paulo, repito. Quem tiver juízo não vota nesse projeto. Dizem que há o argumento de readmitir funcionários. Isso é mentira! Estão dizendo que vão aperfeiçoar, colocando o parquímetro que, aliás, já foi provado que não dá certo, em várias partes do mundo. Isso causa problemas.

Não somos contra a tecnologia. Tragam-na para servir o ser humano, para o desenvolvimento social e não para colocar mais trabalhadores, na rua, na atual crise, na Cidade e no país. Vocês podem acompanhar, depois, que o vitorioso, no edital, da concorrência pública, será algum amigo do governo. Tenho certeza de que isso está encomendado para algum amigo. Estou cantando aqui e depois vamos acompanhar o que vai

depois. Um presentão desses não é para inimigos. Vai ser arrumado e amarrado o edital. Aposto no que digo. É um assalto à Cidade de São Paulo aprovar um projeto como esse. Ele é mais aberto do que o projeto do fura-fila. Aliás, a justificativa que o ex-prefeito dava não convence. Vamos trazer tecnologia somente para 20 milhões de reais por ano, além da mesma quantia de atuações das multas. Para onde vai esse dinheiro? Montem uma empresa.

Um outro dia, estava numa empresa com 500 funcionários. Lá ela estava faturando 1 milhão e meio de dólares. Agora, com a crise econômica, essa empresa está faturando 1 milhão por mês. Vão ter que mandar 200 funcionários embora. Vamos fazer as contas, então. Havia argumento de que a Vale do Rio Doce dava prejuízo e precisava faturar mais, e havia também o argumento de que a Siderúrgica Nacional não dava prejuízo. No nosso caso aqui, falar em prejuízo não é verdade.

A Prefeitura Municipal de São Paulo tem a obrigação de trazer a tecnologia de ponta para essa Cidade em favor do ser humano e não para colocar vários trabalhadores, na rua. Isso é um absurdo. Tem que haver protestos e tem que as pessoas fazerem greve de fome. Não podemos deixar que haja esse assalto, na Cidade.

Perdoem-me os colegas da Casa, mas isso é um assalto, repito. Se é verdade o discurso dos Vereadores Armando Mellão e do Brasil Vita, vamos ver. Vamos ver se esses Vereadores podem mudar seus votos aqui, mostrando que esta Casa tem autonomia perante os interesses escusos do governo municipal.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Tem agora a palavra o Vereador Armando Mellão.

O SR. ARMANDO MELLÃO - A preocupação no que se refere a empregos é também a preocupação dos Vereadores que dão sustentação ao governo. Essa não é uma exclusividade dos partidos de oposição. Ninguém aqui quer ver desemprego. No que se refere ao apoio dócil do governo, se a fiscalização referente ao novo sistema não ficar por conta dos autais fiscais, eu não voto o projeto. Então, essa é a maneira de mostrar nossa preocupação e mostrar que não há essa docilidade, não.

[redacted]

... tinha obrigação de se manter esses fiscais que estão aí.

Acho que, dessa maneira, asseguramos emprego. O Sr. Calazans me falou que são em torno de mais ou menos 500 pessoas. E é essa a preocupação nossa: manter esses 500 empregos.

Vamos mudar a proposta que existe. É para se modernizar o sistema, não mais ser aquele papelzinho de zona azul, mas sim ou via moeda, ou via cartão.

Agora, o que não vai mudar, quem vai ter prejuízo é a gráfica que imprime o papel. Ela vai ter prejuízo: vai parar de imprimir o papel da zona azul, porque os fiscais, me parece, que também é a preocupação maior das pessoas que estão aqui hoje, vão ser mantidos. De modo contrário eu não voto o projeto, e garante que muita gente que sustenta o Governo também não fará.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Então, encerra, para, depois, passarmos a palavra aos outros Vereadores.

O SR. VICENTE CÂNDIDO - Quero acreditar na palavra do Vereador Armando Mellão, até porque, algumas vezes, S, Exa. tem se mostrado indignado aqui . Vamos ver, vamos ver.

Agora, também não basta apenas recontratar os funcionários. Precisa ver em que condições de salário; precisa ver quanto o empresário vai ganhar nisto aqui.

Aliás, este projeto o Partido dos Trabalhadores é contra, e nem vai apresentar substitutivo, porque é uma aberração. Mas, no limite aqui, S. Exas. sabem que eles têm maioria aqui...

Vamos ver, vamos conferir o discurso.

Agora, só queria comentar mais algumas coisas: são 30 anos de concessão, gente! Concessão se faz pelo investimento, a viabilidade econômica, e o tempo de retorno.Cadê as contas? Cadê as contas? 30 anos de retorno, para um negócio que não tem investimento pesado, sabe?!

Outra coisa, no parágrafo único do artigo 2º: "Sem qualquer pagamento a particular, desde que respeitada o desequilíbrio (?) econômico-financeiro firmado no início da concessão..." A Prefeitura, depois, pode comprar a empresa. Sabem que fez isso, no Brasil? Delfin Neto, com a Light. Depois de não sei quantos anos de exploração aqui no Brasil, a Light ficava para o Governo, de graça. E o Delfin Neto foi lá e comprou a Light, um ano antes de vencer o prazo da concessão!

É mais um desses casos aqui. Quem viver, verá: daqui a 30 anos, ummês antes de vencer o contrato, vão lá e compram a empresa, argumentando o desequilíbrio econômico-financeiro dos 30 anos que o empresário levou o dinheiro...

Então, vamos ver. Espero que cheguemos até lá.

O SR. DEVANIR RIBEIRO - Olha, pessoal, desculpem. O Calazans pediu, solicitou à nossa Comissão esta audiência. Tenho sempre me debatido aqui. Sou uma pessoa tranqüila, não me exaspero. Fui dirigente sindical muito tempo. Sei como é difícil ser dirigente sindical neste País, principalmente numa empresa pública, por isso respeito você, Calazans.

Mas, veja bem: o caráter de uma audiência pública se

ria mais de ouvirmos do que falarmos. Infelizmente, nesta Casa, as coisas mudaram, porque temos o plenário para falar.

- Intervenções fora do micirofone.

O SR. DEVANIR RIBEIRO - O nome "Audiência Pública" já diz: pública, que é para que o público... Lá tem a CET, tem os usuários, tem as pessoas que pagam, vão pagar caro por essa mudança, essa transformação.

Agora, como a regra do jogo aqui é assim diferente, é por isso que continuo, sem nenhuma agressividade, continuo dizendo o seguinte: A vontade será feita. Não sei como os senhores, os usuários, vão fazer para tentar multiplicar, ou fazer uma minoria transformar a maioria aqui nesta Casa, porque depende daqui.

Então, continuo, ainda, com todo o respeito ao Vereador Armando mellão, que aprendi a admirar, na nossa Comissão, está no seu primeiro mandato, nessa gestão, é membro de nossa Comissão; o Vereador Brasil Vita, que já conhecemos a bastante tempo, já estou aqui no terceiro mandato, conheço razoavelmente esta Casa. Tenho uma coisa comigo: negociar com o Executivo, esta Casa nunca negociou. Ela sempre se ajoelhou! Infelizmente, foi sempre assim. E toda vez que negociamos, perdemos, porque o acordo é rompido na hora da votação, no momento da votação: Aqui, no oitavo andar, é uma coisa. Quando chega no primeiro andar, muda a figura! A coisa aqui muda em segundos!

Então, ainda continuo, até confiando e acreditando que V. Exas. estejam preocupados com o desemprego, preocupados com o

munícipe, preocupados com todo mundo, e preocupados com a empresa pública, que é um dever da empresa pública cuidar dessas questões, mas continuo com as minhas dúvidas, e tenho, oxalá esteja errado!, Deus ajude que eu esteja errado no meu ponto de vista, mas duvido que essas coisas mudarão aqui nesta Casa!

Muito obrigado.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Agora, o Vereador Amorim. Depois, vamos ouvir o Presidente do Sindicato, e o Dr. Nélson Maluf vai responder às questões.

O SR. AMORIM - Sr. Presidente, Srs. Vereadores, público presente: como Vereador Líder da bancada do PTB e, de certa forma, com a origem totalmente operária, sou um operário, sou um metalúrgico, Vereador de primeiro mandato, assim como disse o meu nobre colega Devanir, Armando Mellão, o próprio Vicente, todos os Vereadores, eu queria dizer que a maior preocupação nossa é exatamente garantir o emprego.

Acho que isso está clarto para todos nós. Ninguém quer mais ver o nosso país causando desempregos. No entanto, não é questão para esse debate de hoje, porque se trata exatamente de uma audiência pública para discutir a questão dos estacionamentos, privatização dos estacionamentos, mas acho que cabe, Vereador Divanir Ribeiro, avaliar o seguinte: a privatização, na maioria dos casos, deu certo. Produziu. Pega-se uma Vale do Rio doce, pega-se a CSN? entendeu?

- Intervenções fora do microfone.

O SR. AMORIM - Então, acho que, talvez, o fato da privatização não significa o desacerto ou a perda de receitas.

Então, queria dizer isso: como um Vereador operário, temos a mesma preocupação de cada um dos senhores em garantir empregos. Essa é uma função nossa, obrigação nossa. Não imagino que qualquer um dos Vereadores desta Casa vai estar contra uma política que gera emprego, ou seja: para o Governo, uma polítida de desemprego na nossa cidade. Não é esse o nosso objetivo, até porque alguns projetos que estamos discutindo nesta Casa, que tenho a absoluta certeza, como operário, que são positivos, no sentido de garantir algumas melhoras de condições para aqueles menos privilegiados neste País, que ganham menos, como a redução de impostos, etc,etc. e a gente vê ainda Vereadores contra, lá no plenário da Câmara.

Temos que levar em conta essas coisas. Só queria colocar dessa forma, até porque por ser um Vereador de primeiro mandato, um Vereador operário, quero lhes confessar: não tenho nenhum interesse de votar um projeto que venha prejudicar os trabalhadores.

O Vereador Armando mellão estava colocando o seguint: a fiscalização tem que ficar sob o controle da Prefeitura, para que possamos privatizar, mas não podemos perder de vista como é que está sendo o andamento desse processo.

São duas coisas, então, que vamos querer continuar defendendo: que a Prefeitura seja exatamente o órgão fiscalizador, e que o processo não venha a gerar desmprego na Cidade de São Paulo.

Essas duas coisas têm que ficar claras, acho que isso tem que ser um dever, uma obrigação decdada um de nós em defender no plenário desta Casa.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Agora vamos ver a questão que o Calazans colocou.

Pediria que V. Exa. fosse sucinto.

E vamos aguardar as respostas do Presidente do CET;

O SR. CALAZANS (?) - Pergunto ao Sr. Presidente do CET, uma preocupação do seguinte: quando o Vereador Brasil R Vita perguntou para o Presidente com relação ao dimensionamento dos funcionários da Companhia de Engenharia de tráfeco. S. Exa. respondeu - e aí me deixa muito mais preocupado -, respondeu que o dimensionamento dos funcionários da Companhia de Engenharia de Tráfego, no conceito do Sr. Presidente, está bem dimensionado.

Questiono, Sr. Presidente, porque, com o caos que estamos vivendo aí na Ciade de São Paulo, e o que aconteceu nesta Casa na votação do rodízio de veículos, esses profissionais, a partir da semana que vem, vão ficar com atribuição maior de autuação.

Não vou me detalhar aqui, mas uma série de atribuições na área de engenharia vão ficar defasados, porque esses profissionais vão ficar deslocaddos para essas específicas atribuições.

Então, o dimensionamento dos profissionais da engenharia de tráfego está superdefasado. Dou um exemplo simples do que aconteceu nos últimos três anos, para não me prolongar: a média de ho-

ras-extras dos profissionais da CET, cada gerência, era uma média de 57%, 67%.

Isso mostra o quê? Falta de planejamento, necessidade de maior número de profissionais nessa área de engenharia de tráfego, que são as meninas da zona azul, e os meninos também, Agentes de Tráfego, e os famosos Operadores de Tráfego, carinhosamente chamados pela população de "marronzinhos".

Para encerrar minha palavra, até na citação do ilustríssimo Vereador Vicente Cândido, lembrando o investimento num setor zona-azul, a CET informa, por intermédio do Gerente do sistema, que vai haver a necessidade de implantação de 1,8 milhão de parquímetros, cálculo da própria CET, citado pela própria Gerência do setor, num valor de R$7 mil cada parquímetro.

Fazendo essa conta rápida, dá aproximadamente R$13 milhões. Percebe a receita que esse departamento já resulta? R$30 milhões.

Então, cabe sim à empresa investir nesse setor. Além do setor da tecnologia, além do setor de reciclagem e aperfeiçoamento, mais ainda, dos seus profissionais.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Vicente Cândido, o Carlos Zaratini falou que V. Exa. esqueceu de levantar uma questão.

Você quer você mesmo levantar a questão, Sr. Zaratini. Então, gostaria que você levantasse, para que o Presidente do CET responda. Pode falar ali, por favor.

O SR. CARLOS ZARATINI - Gostaria de, primeiro,

levantar uma questão: a preocupação que a empresa ganhadora dessa licitação, caso ela seja feita, terá a exploração por 30 anos, e vai se monopolista em toda a Cidade de São Paulo. Esse é um aspedto que acho que essa Comissão devia levar em conta nesse problema. Vai-se criar um monopólio que vai poder explorar o estacionamento nas ruas de São Paulo durante 30 anos, que não é pouca coisa.

O "Fura-Fila", um investimento maior, vai ter uma concessãode 15 anos. As empresas de ônibus tem contratos de dez anos.

Então, é o que estamos vendo aí: é uma brincadeira, em termos de contrato de concessão. É de uma desfaçatez enorme!

A outra coisa que queria deixar uma pergunta ao Presidente da CET é que, havendo essa perda de receita, que vai se perder a receita de R$30 milhões...

Intervenções fora do microfone.

O SR. CARLOS ZARATINI - Quero saber: se houver a perda de receita de R$30 milhões, que nos deu o Presidente do Sindicato, que diz que, líquido, é de aproximadamente R$22 milhões, certo?, havendo essa perda de receita, se o Presidente da CETespera que a Prefeitura de São Paulo aumente as verbas destinadas a sua empresa, certo, porque vai haver, evidentemente, isso vai ter que ser coberto por outras verbas, que vão ter ser deslocadas de outros setores da Administração para a CET. Então, gostaria de saber, de fazer essa pergunta, como também gostaria que essa análise fosse feita pela Comissão de Finanças e Orçamento.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ- O Relator está anotando aqui.

Com a palavra o Presidente da CET, que começa a responder a todas as perguntas.

- Intervenção fora do microfone.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Não, não está. Nós estamos uvindo.

- Fala fora do microfone.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Nós vamos ouvir todo mundo. Nós vamos ouvir o senhor.

- Fala fora do microfone. (Palmas)

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - É que o Sr. não estava no começo. Inscreveram-se mais de 30 pessoas. Primeiro estamos levantando as dúvidas sobre o projeto, vamos ouvir o Presidente da CET, depois vamos ouvir todo mundo.

- Fala fora do microfone.

O SR. _____ - Eu represento os comerciantes.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Está certo. Nós vamos ouvir o Sr. O Sr. é o Sr. Tuma, não é isso?

O SR. BRASIL VITA - Com licença, Sr. Presidente. Na qualidade de relator desse projeto, vamos ouvir todos na segunda audiência pública. De maneira que você, meu querido amigo Tuma, fique tranquilo porque todos vão ser ouvidos.

- FAla fora do microfone.

O SR. BRASIL VITA - Dá licença. Cada um fala o que entende, e a gente tem que respeitar.

O SR. DEVANIR RIBEIRO - A discussão é ideológica, porque a ideologia do governo é...

O SR. BRASIL VITA - Dá licença. Devanir, vamos ouvir. Tudo bem.

O SR. DEVANIR RIBEIRO - Agora, eu respeito a sua

posição. É o que eu falei aqui, a audiência pública deveria ser feita com vocês.

O SR. BRASIL VITA - Vai ser feita na próxima, Devanir. Você é integrante da Comissão e vai ser feita na próxima.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ = Vamos ouvir o Presidente do CET. Nós temos 30 inscritos que vão ser ouvidos. Na próxima audiência, dia 17, eu vou chamando cada um que está inscrito aqui. O Sr. será o primeiro a ser ouvido. Vai estar o Presidente da CET, o Secretário de Transportes e a Comissão para responder. Hoje nós estamos levantando as dúvidas. O Presidente do Sindicato, nosso amigo Calazans solicitou essa audiência. Vamos ouvir todo mundo. Tem a palavra o Presidente do CET.

O SR. _____ - EM primeiro lugar, eu quero reforçar a preocupação com referência ao problema de emprego. Essa preocupação não é privilégio de ninguém. A Diretoria da CET também está preocupada. Vocês sabem que a Diretoria do CET é formada, na sua maioria, por ex-funcionários e por funcionários da CET. Então,

não é privilégio de ninguém a defesa do emprego de vocês. Nós estamos defendendo o emprego de vocês e estamos preocupados com isso. Podem ter certeza de que nós vamos defender até o último instante, com todas as forças que tivermos, a manutenção do emprego. A nossa idéia até é a de que, com a privatização, aumente esses empregos, porque justamente estamos prevendo que vá aumentar o número de vagas da zona asul. Acho que isso é uma preocupação que não é privilégio de ninguém,. ninguém está querendo causar mais desemprego. Sabemos o problema que o país e que a cidade de São Paulo enfrentam com relação a esse assunto, então vocês podem ficar sossegados que nós vamos trabalhar com todas as nossas forças, até onde pudermos. Nós temos limites, não somos onipotentes, mas temos um certo poder e temos um certo limite. E isso nós vamos defender para que vocês tenham tranquilidade no trabalho agora e no futuro. Era a primeira observação que eu gostaria de deixar claro aqui.

Quanto ao que foi dito sobre a perde de arrecadação pela prefeitura ou pela CET, precisa ficar esclarecido o seguinte: o próprio projeto de lei fala isso, e na licitação irá constar também, que a receita proveniente hoje da zona azul vai continuar existindo. Nós deveremos colocar na licitação um artigo em que a firma que ganhar

a concorrência deverá pagar um porcentual variável e uma parcela fixa para a CET, que evidentemente não vai ser menor do que ela recebe hoje. Então, essa preocupação quanto à perda de receita que a privatização poderia gerar para a CET não existe, é totalmente infundada, porque vai fazer parte da licitação um valor mínimo, fixo, que a empresa vencedora deverá pagar ao CET, fora um valor variável. Essa preocupação, que eu acho justa, acho que também pude esclarecer e eliminar.

QUanto ao monopólio, estamos pensando em a cidade ser dividia em mais de uma área, para que realmente exista uma única empresa explorando toda a área de zona azul. Estamos pensando em dividir em mais de um bloco, a fim de que haja concorrência entre elas, para que a cidade ganhe em termos de prestação de serviço. Queremos criar concorrência entre as empresas e estamos pensando em não fazer um bloco único de todas as áreas, e sim dividir em dois ou três bolocos.

O SR. BRASIL VITA - Aliás, na própria lei a gente chega à conclusão de que serão várias companhias. Não está expresso, mas se conclui, nos termos do projeto, que várias compa-

nhias diferentes podem se candidatar.

[redacted] O SR. _____ - Correto. Isso que eu acabei de [redacted] falar, do valor fixo, também tem no parágrafo único. "A concessionária deverá pagar ao poder público quantia mensal pela exploração concedida, na proporção que vier a ser estabelecida na respectiva licitação." Então, é aquilo que eu falei. Evidentemente que nós já temos o histórico de receita da zona azul. Não é de 30 milhões, como foi dito. A média é de [redacted]2 milhões por mês, 24 milhões por ano de receita bruta para a zona azul, com uma despesa estimada de R$ 860 mil.

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
W11	1	Vianna	PL 721/96 AUd.Pública	7.10.97		47

Então, vamos falar em 900 a despesa e receita líquida em torno de 1,1 milhão por mês.

Sobre o problema que o Vereador Zaratin levantou, do monopólio e quanto à concessão, quanto à concessão, o artigo 4º diz que o prazo de concessão de que trata essa lei não poderá ser superior a 30 anos. Não está falando que é 30 anos, mas que não poderá ser superior. Ele estabeleceu um teto limite para cima, quer dizer, pode ser 2, 8, 10, 15, 20, 25; não pode ser 31. Então, o limite é 30.

- Fala fora do microfone.

O SR. _____ - Sim, pode ser 30. Eu estou falando isso. Não precisa você...

O SR. _____ - A gente estuda um substitutivo.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ = EStá bom. Com a palavra o Presidente do CET.

O SR. _____ - Uma outra observação que eu queria fazer é quanto ao tipo de equipamento, que diz também no artigo 2º do projeto de lei, "a exploração do estacionamento em vias e logrodouros públicos deverá ser feita através de controle automatizado e informatizado, por meio de parquímetros ou equipamentos eletrônicos de coleta, que permitam total integridade financeira da arrecadação, aferição imediata de receita e auditoria permanente por parte do poder permitente".

Eu queria citar só como exemplo. Nós não [redacted] estamos inovando nada aqui na cidade de São Paulo. Já há experiências em países vizinhos como CHile, ARgentina e Uruguai, que inclusive estão interessados em participar dessa licitação, fora Estados Unidos, Europa, Alemanha, França, O que nós estamos trazendo para São Paulo não é nenhuma grande novidade. Isso já se faz no mundo inteiro, a utilização de equipamentos mais modernos para exploração de estacionamento em via pública.

Esses dados que foram ditos de 1,8 milhão parquímetros, e o custo do parquímetro, eu desconheço essa informação. É até estranho porque as informações que eu tenho são diferentes em termos de quantidade de parquímetros e de preço unitário do parquímetro.

Folha n.o 152 d. n.o 521 de 19 96

- Falas fora do microfone.

O SR. _____ - Quando você falou eu respeitei. Depois você usa a palavra. Eu não estou duvidando da sua palavra, eu estou falando que desconheço essa informação e que eu tenho outra informação. Eu não disse que você está falando nenhuma invenção.

QUanto ao que foi levantado, de que isso é um passo para a futura privatização da CET, quero deixar claro que nunca ouvi nenhuma menção, nenhum comentário do Prefeito Celso Pitta sobre essa intenção. O que eu ouvi, sim, foi quanto à privatização do serviço de zona azul. Nunca se falou em privatização da CET. Quero dar meu testemunho de que nunca ouvi isso do prefeito nem do secretário nem de nenhum vereador. Acredito que isso não passa pela cabeça de ninguém, a privatização da CET, pelo menos nesta administração. Eu estou dando testemunho de que nunca ouvi nenhum comentário sobre isso.

Basicamente, o que anotei aqui foram essas questões mais importantes.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Com relação ao artigo 7º, que o Vereador Brasil Vita perguntou ao Sr., a fixação do pre-

ço a ser cobrado.

O SR. _____ - A fixação do preço é aquilo que eu falei, de que a prefeitura vai fixar esse valor. É evidente que o interesse do poder público municipal é defender o interesse do paulistano, do usuário, e esse valor deverá ser fixado, acredito, muito próximo do valor atual, se não for o mesmo. Isso vai servir também para balizar até os estacionamentos particulares que existem na cidade, vai ser uma forma de conter os preços abusivos que alguns deles cobram.

BAsicamente, essas eram as dúvidas que foram levantadas. Se eu esqueci alguma, estou à disposição.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Eu quero passar ao Sr. algumas questões que foram levantadas pela Comissão de Transporte, para que o Sr. responda por escrito, com a questão das demissões, tudo direitinho. Está presente o Vereador Jooji Hato. No dia 17 de outubro nós vamos fazer a segunda audiência pública, ouvindo as pessoas; e eu vou marcar num lugar melhor. Dou por encerrada esta audiência de hoje, agradecendo a presença de todos. O Relator, Vereador Brasil Vita,

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
W11	5	Vianna	PL 721/96 Aud.Pública	7.10.97		

vai ficar aqui. Estamos à disposição do Calazans. Muito obrigado.

(Palmas)

Solicito que seja feita a transcrição da fita para encaminhar ao relator, Vereador Brasil Vita.

SINDICATO DOS TRABALHADORES NO SISTEMA DE OPERAÇÃO, SINALIZAÇÃO, FISCALIZAÇÃO, MANUTENÇÃO,PLANEJAMENTO, VIÁRIO E URBANO DO ESTADO DE SÃO PAULO
Rua Dr. Teodoro Baima, 68 - Vila Buarque - São Paulo - SP - CEP: 01220-040
FONE: 605-8185 - FONE/FAX: 259-7454
SUBSEDES: "SANTOS" - R. 15 De Novembro, 172 - 4º Andar - Fone: (013) 219-4900
"CAMPINAS" - R. Bernardino de Campos, 101 - Fone/Fax: (019) 234-0832
CGC - 66.562.297/001-69

São Paulo, 10 de setembro de 1997.

Folha n.º 155 do proc.
n.º 721 de 19 97

Excelentíssimo Senhor:

José Augusto de Oliveira Calazans Diretor-Presidente do Sindicato dos Trabalhadores no Sistema de Operação, sinalização, Fiscalização, Manutenção, Planejamento Viário e Urbano do Estado de São Paulo, venho REQUERER Convocação de audiência Pública, nos termos do Artigo 87, Inciso II da Resolução 02/91, para o debate do tema relacionado com o Projeto de Lei 721/96.

Atenciosamente

José Augusto de Oliveira Calazans
Presidente

Excelentíssimo Senhor
Vereador José Viviani Ferraz
D.D Presidente da Comissão de Trânsito. Transportes e Atividade Econômica
Nesta

De acordo com o Art. 46, incisos V, VI e VIII do Regimento Interno desta Edilidade, solicito de Vossa Excelência a respectiva ciência, para que seja deliberada pela Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica, o requerido pela Entidade referida.

Armando Mellão ..amneto.....

Vicente Cândido .....

Devanir Ribeiro .....

Brasil Vita .....

Alberto Hiar .....

Ivo Morganti .....

Ver. José Viviani Ferraz
Presidente

XI. solicitar ao Conselho Fiscal sempre que necessário, a emissão de parecer sobre a matéria contábil e financeira da entidade;

XII. Cumprir e fazer cumprir o presente Estatuto.

Art.31º- São deveres do Vice Presidente:

I. substituir o Presidente nas suas ausências, vacâncias e impedimentos;

II. auxiliar o presidente em todas as atividades e nas que forem designadas pela Diretoria Executiva;

III. cumprir e fazer cumprir as deliberações da categoria, tomadas em todas as instâncias;

IV. representar os trabalhadores na Base e defender os seus interesses;

V. cumprir e fazer cumprir este Estatuto.

Art.32º - São atribuições do Secretário-Geral:

I. supervisionar e dirigir todos os trabalhos e serviços da Secretaria Geral;

II. zelar pela boa ordem e contribuir para a administração do Sindicato;

III. apresentar à Diretoria relatório anual das atividades sindicais da entidade;

IV. cumprir as decisões emanadas da Diretoria;

V. manter em dia toda a correspondência;

VI. coordenar as Subsedes do Sindicato, bem como as atividades com as linhas gerais definidas pela entidade, elaborar atas registrando-as, fazer a leitura da ata anterior no início de cada reunião ou Assembléia, manter sob sua guarda e posse toda documentação da entidade;

VII. cumprir e fazer cumprir o presente Estatuto.

Art.33º- São Deveres do Tesoureiro:

I. administrar e zelar os recursos da entidade;

II. efetuar todas as despesas autorizadas pela Diretoria Executiva, bem como as previstas no orçamento anual da entidade;

III. organizar e responsabilizar-se pela contabilidade sindical;

IV. apresentar à Diretoria proposta de orçamento, planos de despesa, relatórios de despesas e receitas para efeito de estudos e posterior aprovação;

V. assinar, com o Presidente, cheques e outros títulos;

VI. ter sob sua guarda e responsabilidade todos os valores necessários, documentos contábeis, livros de escrituração, contratos e convênios atinentes à sua área de ação e adotar todas as providências, para que seja evitada a corrosão das finanças da entidade, apresentando relatórios mensais das despesas e receitas;

VII. implementar o departamento de administração e patrimônio da entidade;

VIII. zelar pelo patrimônio do Sindicato, bem como propor, sempre que possível, a sua ampliação;

IX. auxiliar a Diretoria, particularmente o Presidente e o Secretário Geral, nas tarefas de administração da entidade;

X. ter sob sua responsabilidade o setor de Patrimônio e de Recursos Humanos da entidade;

XI. cumprir e fazer cumprir o presente Estatuto.

Art.34º - São Deveres do Diretor de Relação Intersindical:

I. incrementar, junto com o Presidente, as políticas de relação intersindical da entidade com outros Sindicatos, em todos os níveis;

II. promover encontros de solidariedade com as lutas dos trabalhadores de outras categorias profissionais;

III. promover atividades que busquem a unidade sindical de todos os trabalhadores;

IV. ser responsável direto pelo acompanhamento das atividades intersindicais, fazendo com que a entidade participe e esteja representada em todas as atividades a que tenha sido convidada;

V. prestar esclarecimentos, em reuniões, para a Diretoria, de todos os encontros e atividades as quais se incorporar;

VI. Cumprir e fazer cumprir o presente Estatuto.

Art.35º- São Deveres do Diretor de Imprensa e Comunicação:

I. implementar o Departamento de Imprensa e Comunicação do Sindicato;

II. Publicar os jornais e boletins do Sindicato, divulgando sempre as notícias de interesse da categoria e de interesse geral;

III. divulgar amplamente as atividades da entidade;

IV. manter contato com os órgãos de comunicação;

V. ter sob seu comando e sua responsabilidade os setores de Propaganda e Marketing, arte, publicidade e a gráfica da entidade, além de apresentar proposta para otimizar a distribuição do jornais e boletins;

VI. Cumprir e fazer cumprir o presente Estatuto.

Art.36º- São Deveres do Diretor de Saúde :

I. implementar o Departamento de Saúde;

II. propor a realização e coordenar a organização dos seminários, cursos, palestras, encontros de áreas, dentro de sua competência específica , dentro dos interesses gerais dos trabalhadores da base e nos princípios fixados por este Estatuto;

III. propor planos de ação do Sindicato, específicos para o seu departamento, sempre em consonância com as deliberações da categoria e Diretoria Executiva;

IV. realizar estudos, pesquisas e análises sobre a situação da categoria profissional, na sua área específica, que o Sindicato representa, procurando sempre dar a mais ampla divulgação destas atividades, bem como dos seus resultados;

V. implementar relações entre a entidade e os diversos órgãos responsáveis pela segurança e medicina do trabalho;

VI. cumprir e fazer cumprir o presente Estatuto.

Art.37º - São deveres do Diretor de Cultura:

I. implementar o Departamento de Esportes Cultura e Lazer;

II. organizar promoções que propiciem a integração dos associados e seus familiares;

III. promover e organizar, em conjunto com a Diretoria Executiva, atividades esportivas de âmbito geral que procure congregar os associados da entidade;

IV. estabelecer calendários de atividades em conjunto com a Diretoria;

V. manter sob sua responsabilidade todo o patrimônio histórico do Sindicato, biblioteca, videoteca e acervo fotográfico;

VI. auxiliar a Diretoria na admistração da entidade;

VII. cumprir e fazer cumprir o presente Estatuto.

base territorial regional existente, por voto secreto, considerando-se eleito o trabalhador que atingir a maioria simples dos votos e seu suplente o que ficar com a segunda colòcação, e o mandato coincidirá com o da diretoria do sindicato.

Art.29º - Após realizada a eleição de que trata o artigo 28º, o Sindicato enviará em 48 (quarenta e oito) horas comunicação ao empregador da data de posse do trabalhador como Representante sindical e seu respectivo suplente.

DOS DEVERES DOS MEMBROS DA DIRETORIA EXECUTIVA

Art.30º- São Deveres do Presidente do Sindicato:

I. representar o Sindicato em atividades políticas e sindicais, podendo no seu impedimento, indicar o representante;

II. representar a categoria nas negociações salariais;

III. representar o Sindicato em juízo e fora dele, podendo inclusive delegar poderes e subscrever procurações judiciais ou não;

IV. presidir todas as reuniões ordinárias e extraordinárias da Diretoria Plena, Diretoria Executiva, Diretoria de Base, das Assembléias e outros eventos que venha a participar dentro das normas previstas por este Estatuto;

V. assinar contratos, convênios ou qualquer outros atos e recebimentos de domínio, posse, direitos, prestações e ações de todas as naturezas legais desde que aprovadas pela Diretoria Executiva;

VI. alienar, após decisão de Assembléia, bens móveis , imóveis e semoventes do Sindicato tendo em vista a obtenção de meios e recursos necessários para atingir os seus objetivos sociais;

VII. assinar , juntamente com o Tesoureiro da entidade, cheques e outros títulos;

VIII. autorizar pagamentos e recebimentos;

IX. ser sempre fiel às resoluções da categoria tomadas em suas instâncias democráticas de decisão;

X. admitir e demitir Empregados da entidade após decisão da Diretoria Executiva;

Art.25º - Exige-se, para eleição do Representante Sindical, além do disposto no artigo 22 deste Estatuto, que o associado preste serviço na base territorial regional que pretende representar.

Art.26º - Compete aos Membros do Conselho de Representantes Sindicais:

I. juntamente com a Diretoria Executiva representar o sindicato e defender os interesses dos trabalhadores representados perante as empresas de sua base territorial regional;

II. responsabilizar-se pela organização da categoria em suas respectivas bases territoriais regionais;

III. responsabilizar-se pela execução da Política Sindical definida no Plenário da Assembléia Geral e do Congresso, em seu âmbito de atuação;

IV. reunir-se, entre si, em sessão ordinária, mensalmente, os representantes sindicais de cada base territorial regional ou extraordinariamente sempre que a maioria de seus membros convocar, para encaminhar, coordenar e viabilizar as deliberações da Diretoria Executiva;

V. todos os representantes sindicais reunir-se-ão semestralmente na sede do sindicato, com a diretoria deste;

VI. reunir-se com a Diretoria Executiva sempre que convocados;

VII. participar das reuniões e deliberações do Plenário da Diretoria Executiva, sempre que convocados por esta;

VIII. propugnar pela unidade e manutenção da categoria e da base territorial do Sindicato;

IX. cumprir e fazer cumprir as disposições deste Estatuto.

DA ELEIÇÃO DOS REPRESENTANTES SINDICAIS

Art.27º - Os representantes sindicais de que trata o art. 22º, serão eleitos na proporção de 01 (hum) para cada 200 (duzentos) trabalhadores, nas empresas das bases territoriais regionais do sindicato e 01 (hum) por empresa que não atinja a este número de trabalhadores.

Art.28º - As eleições de que trata o artigo 27º deste Estatuto se dará em cada

Art.38º- São Deveres do Diretor de Assuntos Jurídicos:

I. implementar e ter sob sua responsabilidade o Departamento Jurídico;

II. acompanhar todos os processos individuais e coletivos sob a responsabilidade do Departamento;

III. representar o Sindicato em conjunto com seus advogados, em todas as audiências, sessões jurídicas e outros fóruns a que a entidade tenha sido convocada;

IV. cumprir e fazer cumprir o presente Estatuto.

Art.39º- São Deveres do Diretor de Formação Sindical e Assuntos Profissionais:

I. formar dirigentes e representantes sindicais;

II. organizar programas de conscientização política do trabalhador em seu local de trabalho;

III. responsabilizar-se pelos estudos dos problemas relativos a organização dos trabalhadores em seus locais de trabalho;

IV. elaborar programas e estudos sobre as condições dos trabalhadores no âmbito nacional e internacional;

V. promover seminários e outros eventos sobre o tema "Formação Sindical";

VI. estar em contato e acompanhar as ações de todas as entidades que abranjam a área sindical;

VII. acompanhar e fiscalizar a aplicação de todos os Planos de Formação Sindical da entidade;

VIII. implementar o departamento de assuntos profissionais;

IX. propor a realização e coordenar a organização de seminários, cursos, palestras, encontros de áreas, dentro dos interesses específicos de sua Secretaria e dos trabalhadores em cada uma das empresas da base territorial do Sindicato;

X. propor a realização de estudos para a implantação de planos de carreira e cargos e salários na base territorial do sindicato, com a finalidade de combater as disparidades trabalhistas existentes;

XI. procurar, sempre que possível, fazer com que as empresas da base territorial do sindicato promovam cursos, seminários, palestras para o desenvolvimento profissional e técnico dos trabalhadores;

XII. propor a realização de cursos complementares necessários à

especialização dos trabalhadores da base territorial do Sindicato, em adendo à necessária formação que devem as empresas propiciar a seus trabalhadores;

XIII. pesquisar e planilhar os salários encontrados em empresas afins no mercado de trabalho, para analisar e combater possíveis disparidades salariais na categoria;

XIV. cumprir e fazer cumprir o presente Estatuto Social.

Art.40º- São deveres do Diretor de Políticas Sociais:

I. estabelecer o desenvolvimento das políticas da Central relacionadas com o que se refere ao artigo 2, "d", deste estatuto social, propondo planos de ação do sindicato, incrementando as relações entre trabalhadores rurais e urbanos;

II. propor a realização e coordenar a organização de seminários, cursos, palestras e encontros pertinentes às ações desta diretoria;

III. realizar estudos, pesquisas e análises sobre a situação da categoria, procurando sempre dar a mais ampla divulgação destas atividades;

IV. organizar eventos que promovam a integração dos associados e de seus familiares, bem como destes com outras entidades sindicais;

V. cumprir e fazer cumprir este Estatuto Social.

Art.41º- A Diretoria Executiva proporá um Regimento Interno em cada começo de mandato, que será aprovado pela Diretoria.

DO CONSELHO FISCAL

Art.42º- O Conselho Fiscal do Sindicato será integrado por três membros titulares e igual número de suplentes, eleitos pelo voto direto e secreto dos associados em pleno gozo dos seus direitos estatutários, através de chapas inscritas juntamente por ocasião da realização das eleições gerais para a escolha da Diretoria.

Parágrafo Primeiro - O mandato do Conselho Fiscal será de 3 (três) anos, coincidindo com o tempo de mandato da diretoria.

Parágrafo Segundo - Poderão ser candidatos ao Conselho Fiscal todos os trabalhadores que tenham pelo menos 12 (doze) meses de associação a entidade antes da realização das eleições, desde que se enquadrem no regimento das Eleições.

DA DIRETORIA DE BASE

Art.20º - A Diretoria de Base, que será formada por 20 (vinte) membros eleitos conjuntamente com a Diretoria Executiva, Conselho Fiscal e Representantes junto à Federação, tem os seguintes deveres:

I. agir como órgão subsidiário da Diretoria Executiva em todas as suas obrigações;

II. propiciar a efetiva participação dos trabalhadores na base territorial, implementando nas empresas as decisões tomadas pela Diretoria Plena, Diretoria Executiva e Assembléia Geral;

III. em caso de vacância, impedimentos ou perda de mandato, substituir os diretores que se enquadrem nas hipóteses acima, pela ordem de inscrição na chapa;

IV. reunir-se mensalmente com a Diretoria Executiva, para propor e discutir as ações sindicais;

V. cumprir e fazer cumprir este Estatuto Social.

Art. 21º - Juntamente com a Diretoria Executiva, Diretoria de Base e Conselho Fiscal, serão eleitos dois trabalhadores que ocuparão os cargos de Representantes junto à Federação, tendo como deveres a representação do sindicato naquele órgão superior e implementar todas as diretrizes definidas pela Diretoria Executiva no respectivo campo de atuação.

DO CONSELHO DE REPRESENTANTES

Art.22º - O Conselho de Representantes Sindicais será constituído pela totalidade dos representantes eleitos em cada base territorial regional, nos termos dos Arts. 3º ao 9º dèste Estatuto e do Art. 11º da Constituição Federal .

Art.23º - Cada subsede sindical será de responsabilidade de um Diretor Sindical e um representante sindical eleito na base territorial regional, em processo eleitoral específico, definido neste Estatuto.

Art.24º - Após eleitos, os Representantes Sindicais de que trata o artigo 3º c.c. o artigo 22º deste Estatuto Social, serão oficialmente designados pela Diretoria para ocuparem seus cargos.

Art.19º- São Deveres da Diretoria Executiva:

I. cumprir e fazer cumprir os presentes Estatutos;

II. cumprir e fazer cumprir as deliberações da categoria, tomadas em todas as instâncias;

III. representar os trabalhadores na base e defender os seus interesses perante os poderes públicos e todas as empresas da base territorial;

IV. estudar e decidir sobre as propostas de exclusões de associados, em conjunto com a Diretoria de Base, encaminhando-as às Assembléias em casos de recursos;

V. elaborar orçamento anual e submetê-lo à votação do Conselho Fiscal e da Assembléia Geral Ordinária, até o mês de dezembro de cada ano;

VI. submeter, quadrimestralmente, ao Conselho Fiscal para estudos, exame e posterior aprovação deste às contas da entidade, publicando-as no primeiro periódico seguido à aprovação;

VII. apresentar à Assembléia Geral prestação de contas com todas as suas atividades financeiras, anualmente, compreendendo-se o período de 1º de junho a 31 de maio, em todo mês de julho subsequente a cada ano de gestão;

VIII. convocar os Congressos da categoria;

IX. realizar encontros, seminários, simpósios na base da categoria sobre assuntos de interesse dos trabalhadores;

X. apresentar à Assembléia Geral balanço com todas as suas atividades políticas e sindicais;

XI. promover campanhas permanentes de sindicalização;

XII. criar órgãos, departamentos e assessorias técnicas, que se façam necessárias para o bom desempenho das atividades da entidade;

XIII. convocar, de forma ordinária e extraordinária, as Assembléias Gerais e o Conselho Fiscal;

XIV. decidir sobre todas as questões administrativas e financeiras da entidade;

XV. reunir-se quinzenalmente entre si para discussão dos assuntos objeto de pauta apresentada pela secretaria geral;

XVI. reunir-se mensalmente com a diretoria de base e representantes sindicais.

Parágrafo único - As reuniões da Diretoria Executiva realizar-se-ão sempre que presentes a maioria simples de seus membros.

Art.43º- São Deveres do Conselho Fiscal:

I. cumprir e fazer cumprir o presente Estatuto;

II. reunir-se para examinar os livros, registros e todos os documentos de escrituração contábil do Sindicato;

III. analisar e aprovar os balanços e balancetes mensais apresentados pela Diretoria Executiva, para encaminhamento e posterior aprovação da Assembléia Geral;

IV. fiscalizar a aplicação das verbas do Sindicato utilizadas pela Diretoria Executiva;

V. emitir parecer, sempre que solicitado ou não pela Presidência ou Diretoria Executiva, e sugerir medidas sobre qualquer atividade econômica, financeira e contábil da entidade;

VI. requerer convocação de Assembléias, e da Diretoria Executiva da entidade, sempre que forem constatadas irregularidades em assuntos relacionados com a sua área de atuação, de acordo com as normas e as condições previstas pelo presente Estatuto;

VII. avaliar e aprovar o orçamento anual, elaborado pela Diretoria, que será posteriormente submetido à Assembléia Geral Ordinária.

Art.44º - Na hipótese de renúncia coletiva ou de 50% (cinquenta por cento) mais um dos membros titulares do Conselho e na falta dos seus suplentes legais para assumirem o mandato, será considerado destituído o Conselho Fiscal da entidade.

Parágrafo Único - Na ocorrência da hipótese prevista no "caput" deste artigo, a Diretoria do Sindicato convocará uma Assembléia Geral Extraordinária que elegerá os novos membros para concluírem o mandato do renunciante.

DO PATRIMÔNIO E DA GESTÃO FINANCEIRA

Art.45º- Constituem-se como patrimônio do Sindicato:

I. os bens móveis, imóveis e semoventes;

II. as doações de qualquer natureza;

III. as dotações e os legados.

Art.46º- Constituem-se como receitas do Sindicato:

I. as contribuições mensais dos associados;

II. a Contribuição Confederativa, prevista em lei;

III. a Contribuição Assistencial, aprovada por ocasião dos acordos coletivos da categoria, convenções coletivas, dissídios coletivos e contrato coletivo de trabalho;

IV. as rendas decorrentes da utilização dos bens e valores do Sindicato;

V. as multas decorrentes do não cumprimento pelos patrões, das cláusulas dos Acordos Coletivos e outros acordos;

VI. os direitos patrimoniais decorrentes da celebração de contratos;

VII. outras rendas de quaisquer natureza.

Art.47º - A mensalidade dos associados será de 1% (hum por cento) do salário base do trabalhador.

Parágrafo Único - As mensalidades vigorarão a partir do mês em que se dê a associação.

Art.48º- Os descontos das mensalidades serão feitos em folha de pagamento, por todas as empresas da base do Sindicato.

Parágrafo Único - O Sindicato poderá receber a mensalidade diretamente na sua tesouraria.

Art.49º- A Contribuição Assistencial será descontada dos trabalhadores da base do Sindicato, por ocasião das assinaturas de todos os acordos ou convenções coletivas de trabalho ou contratos coletivos, bem como por oportunidade dos dissídios coletivos.

Art.50º- O percentual para a manutenção do Sistema Confederativo, de que trata a Constituição Brasileira, será fixado pelos trabalhadores em Assembléia Geral, bem como o da Contribuição Assistencial.

DAS PENALIDADES DOS SÓCIOS E DA DIRETORIA

Art.51º- São seguintes as penalidades aplicáveis aos associados do Sindicato:

I. advertência;

II. suspensão;

III. exclusão.

DA DIRETORIA DO SINDICATO

Art.16º - A Diretoria Plena será composta pela diretoria executiva, diretoria de base e representantes junto à Federação.

Parágrafo Único - O "quorum" para reunião da diretoria plena de que trata o "caput" deste artigo será sempre o previsto para reuniões de Diretoria Executiva.

Art.17º- A Diretoria Executiva, que é o órgão executivo do Sindicato, é composta pelos seguintes membros:

I. Presidência;

II. Vice Presidência;

III. Secretaria Geral;

IV. Tesouraria;

V. Secretaria de Relações Intersindicais;

VI. Secretaria de Imprensa e Comunicações;

VII. Secretaria de Saúde;

VIII. Secretaria Cultural;

IX. Secretaria de Assuntos Jurídicos;

X. Secretaria de Formação Sindical e de Assuntos Profissionais;

XI. Secretaria de Políticas Sociais.

Art.18º- Na hipótese de renúncia coletiva da Diretoria Sindical e na ausência de seus suplentes, esta será considerada destituída.

Parágrafo Primeiro - Ocorrendo a hipótese prevista no "caput" deste artigo a Assembléia Geral elegerá uma Junta Governativa, composta por três membros e um conselho fiscal de igual número, que terá a incumbência de organizar as eleições sindicais num prazo máximo de 90 (noventa) dias.

Parágrafo Segundo - A Junta de que trata o parágrafo anterior deverá também gerir as atividades do Sindicato neste período, responsabilizando-se por todos ou quaisquer danos causados à entidade.

DO CONGRESSO DA CATEGORIA

Art.11º - O Congresso é o Fórum máximo de deliberação do Sindicato. Dele participam os delegados escolhidos pelos trabalhadores da categoria nos locais de trabalho, na proporção a ser definida em assembléia específica convocada para este fim que elegerá uma comissão para sua organização.

Parágrafo Único - O regimento interno do Congresso, que não poderá se contrapor ao presente Estatuto, será discutido e votado no Congresso da categoria.

Art.12º - Compete ao Congresso da categoria:

I. Aprovar o regimento interno;

II. avaliar a realidade e a situação política, econômica e social do país, definir a linha de ação do Sindicato, bem como suas relações intersindicais e fixar o plano de lutas da categoria;

III. eleger a mesa diretora dos trabalhos entre seus participantes;

IV. alterar o Estatuto Social.

Art.13º - O Congresso será realizado, ordinariamente a cada 3 (três) anos, a contar da data do último Congresso ou, extraordinariamente, a qualquer tempo, quando convocado pela Diretoria Executiva.

Art.14º - A convocação do Congresso cabe à Diretoria Executiva ou à Assembléia Geral.

Parágrafo Único - Caso a Diretoria Executiva não convoque o Congresso no período previsto, esse poderá ser convocado por 30% (trinta por cento) dos associados quites com suas obrigações financeiras, que darão cumprimento a este Estatuto.

Art.15º - O Congresso da categoria poderá ser convocado extraordinariamente, na forma deste Estatuto, nas seguintes condições:

I. pela Assembléia Geral;

II. pela Diretoria Executiva do Sindicato.

Parágrafo Único - O Congresso extraordinário só poderá tratar de assuntos para o qual foi convocado; cabendo à Diretoria Executiva do Sindicato encaminhar o Congresso extraordinário, dando total e ampla divulgação.

Art.52º- As penalidades tipificadas no artigo anterior serão aplicadas pela Diretoria Plena da entidade em cumprimento aos estatutos sindicais, garantindo-se amplo direito de defesa aos acusados.

Parágrafo Único - De todas as decisões da Diretoria Plena, cabe recurso à Assembléia Geral.

Art.53º- Constituem-se faltas que podem determinar a punição do associado da entidade:

I. atrasar, por mais de 3 (três) meses, o pagamento das suas mensalidades sindicais, desde que a tesouraria tenha advertido sobre o respectivo débito;

II. infringir as disposições deste Estatuto;

Parágrafo Único - Ao caso tipificado no inciso I do artigo 53, não serão aplicadas penas de exclusão por um ano, mas somente será exigido o pagamento das mensalidades em atraso, em valores atualizados,que poderá ser parcelado a critério da Diretoria Executiva.

Art.54º - O dirigente Sindical ou associado que produzir dano patrimonial doloso será excluído do Sindicato e responderá civil e criminalmente pelo ato lesivo.

Art.55º - Caberá à Diretoria Plena determinar as penas que serão aplicadas, em conformidade com a sua gravidade.

Art.56º - De todas as penalidades aplicadas caberá recurso em última instância à Assembléia Geral Extraordinária especialmente convocada para este fim, que poderá nomear uma Comissão de Ética para apreciação de cada caso.

Art.57º - O reingresso do associado excluído poderá ocorrer depois de um ano, desde que o mesmo proponha à Diretoria Plena e esta se manifeste favoravelmente, por maioria simples dos seus membros.

DA EXTINÇÃO E PERDA DO MANDATO

Art.58º- Extingue-se o mandato dos membros da Diretoria Executiva, Diretoria de Base, Conselho Fiscal, Representantes junto à Federação e Representantes Sindicais:

I. por morte;

II. por renúncia;

III. por término da gestão;

IIII. por exclusão.

Art.59º- Os membros da Diretoria Executiva, Diretoria de Base, Conselho Fiscal, Representantes junto à Federação e Representantes Sindicais, perderão seus mandatos quando:

I. praticarem graves violações ao presente Estatuto;

II. depreciarem, dilapidarem ou malversarem o patrimônio do Sindicato, considerando como seu patrimônio todos e quaisquer bens móveis , imóveis e semoventes além de seu acervo histórico e cultural;

III. abandonarem o cargo sem justificativas;

IV. deixarem de comparecer, sem justificativa, a 3 (três) reuniões consecutivas ou 5 (cinco) alternadas, desde que convocados;

V. provocarem desmembramento da base territorial do Sindicato, sem prévia autorização da Assembléia Geral.

Art.60º- A perda do mandato será declarada pela Diretoria Executiva, através de Declaração de Perda do Mandato.

Parágrafo Primeiro - A declaração terá que observar os seguintes procedimentos:

I. Ser votada pela Diretoria Plena e constar da Ata de sua reunião;

II. ser notificada ao acusado 48 (quarenta e oito) horas após a votação da Diretoria;

III. Ser afixada na sede, subsedes, em locais visíveis aos associados, pelo período contínuo de 5 (cinco) dias úteis;

Art.61º- À Declaração de Perda do Mandato Sindical deverá opor-se o acusado através de Contra-Razões, protocolada na Secretaria Geral do Sindicato, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, contados do recebimento da notificação.

Parágrafo Primeiro - Uma vez recebida, as Contra-Razões estas deverão ser processadas pela Diretoria que num prazo de 15 (quinze) dias após as ter recebido dará seu parecer.

Parágrafo Segundo - Em qualquer hipótese a decisão final caberá à Assembléia Geral em grau de recurso desde que requerida num prazo de 48 (quarenta e oito) horas após a decisão da Diretoria .

DAS ASSEMBLÉIAS GERAIS DA CATEGORIA

Art. 9º - A Assembléia Geral é o órgão de deliberação da categoria em todas suas resoluções desde que não contrariem o presente Estatuto.

Parágrafo Primeiro - Todos os trabalhadores participam e deliberam em Assembléia Geral,ordinária ou extraordinária, exceto naquelas em que se discuta questões financeiras, admistrativas e alterações estatutárias, na qual só deliberam os sócios quites com suas obrigações sindicais.

Parágrafo Segundo - Compete a Assembléia Geral Ordinária:

I. aprovar ou não a venda de bens móveis, imóveis e semoventes da entidade;

II. apreciar e votar os atos e decisões tomadas pela Diretoria aprovando ou não as prestações de contas e previsões orçamentárias da entidade;

III. aprovar ou não pauta de reivindicações em datas-base;

IV. julgar os atos de punição da Diretoria Executiva e Conselho Fiscal;

V. eleger, em Assembléia Geral Extraordinária, os delegados da entidade para todos os Congressos intersindicais e profissionais que a categoria decida participar.

Parágrafo Terceiro - Compete à Assembléia Geral Extraordinária deliberar sobre todos os assuntos que não forem de competência exclusiva das Assembléias Gerais Ordinárias, previstas neste Estatuto.

Parágrafo Quarto - As deliberações das Assembléias Gerais serão sempre tomadas por maioria simples dos presentes excetuando-se o previsto no artigo 74º.

Art.10º- As Assembléias Gerais Extraordinárias poderão ser convocadas:

I. pela Diretoria do Sindicato;

II. por abaixo-assinado dos associados, em conformidade com o disposto no artigo 6º deste Estatuto Social;

III. pelo Conselho Fiscal, em assunto de sua área de atividades.

Parágrafo Único - As Assembléias serão amplamente divulgadas pela Diretoria na base sindical e convocadas através de edital em jornal de grande circulação ou no periódico da entidade.

II. gozar das vantagens de serviços oferecidos pela entidade;

III. requerer à Diretoria do Sindicato a convocação de Assembléia Geral Extraordinária mediante apresentação de abaixo-assinado, com 30% (trinta por cento) de assinaturas dos sócios da entidade, quites com suas obrigaçoes financeiras, em caso de não cumprimento deste estatuto pela Diretoria;

IV. recorrer à todas as instâncias da entidade, por escrito, solicitando qualquer medida que entenda apropriada, tanto em relação à conduta e à postura dos diretores do sindicato, quanto em relação às próprias atividades desenvolvidas pela entidade;

V. requerer todos os benefícios e direitos gerados por este Estatuto;

VI. utilizar de todas as dependências do Sindicato para atividades previstas no Estatuto.

Folha n.º 158 do Livro n.º 221 de 1996

Art. 7º- São deveres dos associados:

I. cumprir e fazer cumprir estes Estatutos;

II. estar sempre quites suas obrigações financeiras em relação à entidade;

III. comparecer a todas as reuniões e instâncias a qual fazem parte;

VI. dar conhecimento, preferencialmente por escrito, à diretoria do Sindicato de toda e qualquer ocorrência que possa prejudicar a entidade, zelando pelo seu patrimônio, seus serviços e pelo bom nome do Sindicato.

Art.8º- São Instâncias de Deliberação do Sindicato:

I. Assembléia Geral;

II. Congresso;

III. Diretoria Executiva;

IV. Diretoria de base;

V. Diretoria;

VI. Representante sindical;

VII. Conselho Fiscal;

VIII. Representantes Junto à Federação.

Art.62º - A Declaração de Perda do Mandato somente surte efeitos após a decisão final da Assembléia Geral, contudo após verificados os procedimentos previstos neste Estatuto, suspende-se o exercício das funções desempenhadas pelo acusado junto à entidade.

DA VACÂNCIA E DAS SUBSTITUIÇÕES

Art.63º - A vacância do cargo será declarada pela Diretoria nas hipóteses de:

I. abandono da função;

II. renúncia do exercente;

III. perda do mandato;

IV. falecimento.

Art.64º - A vacância do cargo por Extinção ou Perda do Mandato de que tratam os artigos 58º e 59º respectivamente, será declarada pela Diretoria Executiva 24 (vinte e quatro) horas após a decisão da Assembléia Geral Extraordinária, quando esta for necessária ou do acontecimento do fato em caso de extinção.

Parágrafo Único - Declarada a vacância, a Diretoria processará a nomeação do substituto no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, segundo os critérios estabelecidos neste Estatuto.

DAS SUBSTITUIÇÕES

Art.65º- Na ocorrência de vacância do cargo ou de afastamento temporário do diretor por período superior a 120 (cento e vinte) dias, sua substituição será processada por decisão e designação da Diretoria Plena, podendo haver remanejamento de membros.

Art.66º- Em caso de afastamento, por período superior a 30 (trinta) e inferior a 120 (cento e vinte) dias a Diretoria Executiva designará substituto provisório, sem prejuízo do exercício do cargo efetivo do substituído, assegurando-se, incondicionalmente, o seu retorno ao seu cargo, a qualquer tempo.

Art.67º- Todos os procedimentos que impliquem em alteração na composição da Diretoria do Sindicato, deverão ser registrados, anexados em pasta única e arquivados, juntamente com os autos do processo eleitoral.

DO PROCESSO ELEITORAL

Art.68º- São condições para o exercício do direito de voto em eleição para os cargos da Diretoria Executiva, Diretoria de Base, Conselho Fiscal, Representantes junto à Federação:

I. Possuir mais de três meses de inscrição no quadro social;

II. estar quites com suas obrigações sindicais;

III. estar no gozo dos direitos sociais conferidos neste Estatuto.

Parágrafo único - É assegurado o direito de voto aos aposentados e aos associados demitidos até 90 dias a contar da data da rescisão.

Art.69º- Será inelegível o associado:

I. que não possuir pelo menos 12 (doze) meses de exercício na categoria, na base territorial representada pelo Sindicato, ainda que não contínuos, e ser sócio do sindicato no mínimo há doze meses até a data do pleito;

II. que tenha exercido cargo de interventor ou membro de Junta Governativa em entidade sindical, nomeado por qualquer órgão governamental;

III. que inscrever-se como candidato em mais de uma chapa.

Art.70º - É vedado a outorga de poderes por instrumento de procuração para o exercício do voto.

Art.71º- Os mandatos da Diretoria Executiva, Diretoria de Base, Conselho fiscal e Representantes junto à Federação serão de três anos, sendo permitida a reeleição para qualquer cargo.

Art.72º - Os atos preparatórios, as normas para registro de chapas, a instalação de mesas coletoras, o processo eleitoral, a apuração dos votos, os recursos e impugnações e demais disposições atinentes à eleição para a Diretoria Executiva, Diretoria de Base, Conselho Fiscal e Representantes junto à Federação, obedecerão a este Estatuto e ao Regimento Eleitoral, que deste faz parte integrante e que só poderá ser modificado nas mesmas condições de modificação do Estatuto Social.

X. implementar a formação política e sindical de novas lideranças da categoria;

XI. celebrar convênios, acordos coletivos, convenções e contratos coletivos de trabalho;

XII. representar perante autoridades governamentais, patronais e judiciárias os interesses da categoria;

XIII. estimular a organização da categoria nos locais de trabalho;

XIV. filiar-se à federação no campo da CUT e outros organismos sindicais no âmbito nacional e internacional.

DA BASE TERRITORIAL DO SINDICATO

Art. 3º - A base territorial do Sindicato, que abrange o Estado de São Paulo, será subdividida para efeitos administrativos e organizativos em Bases Territoriais Regionais.

Art. 4º - Para cada base territorial regional, o Sindicato instituirá uma subsede que será administrada de conformidade com o presente Estatuto.

DOS SÓCIOS, DA ADMISSÃO, DOS DIREITOS E DEVERES

Art.5º - A todo trabalhador que por atividade profissional e vínculo empregatício, integre a categoria profissional dos trabalhadores no sistema de operação, sinalização, manutenção, fiscalização, planejamento viário e urbano ou que executem em caráter permanente ou temporário atividades específicas desta categoria, é garantido direito de se associarem ao Sindicato.

Parágrafo Primeiro - Os sócios não se responsabilizam, solidária ou subsidiariamente, pelas obrigações sociais contraídas pela entidade.

Parágrafo Segundo - Os sócios que tiverem seus contratos de trabalho rescindidos, gozarão de todos os direitos dos associados por um período de 03 (três) meses contados da data da rescisão.

Art.6º- São direitos dos associados:

I. participar de todas as reuniões e atividades convocadas pela entidade;

DA DENOMINAÇÃO E FINALIDADE DO SINDICATO

Art.1°- O Sindicato dos Trabalhadores no Sistema de Operação, Sinalização, Fiscalização, Manutenção e Planejamento Viário e Urbano do Estado de São Paulo, com sede e foro na cidade de São Paulo à Rua Banco das Palmas, 361 , Santana, São Paulo, é uma entidade autônoma, desvinculada do Estado, sem fins lucrativos, representa o conjunto dos trabalhadores da categoria, independente de suas convicções políticas partidárias e religiosas; é constituído para fins de estudos, coordenação, projeção, organização e representação legal da categoria na base territorial no Estado de São Paulo.

Art.2°- O Sindicato tem como finalidade:

I. unir os trabalhadores da base na luta de seus interesses imediatos e futuros;

II. desenvolver atividades na busca de soluções gerais para os problemas da categoria, tendo em vista as melhorias nas suas condições de trabalho;

III. promover ampla e ativa solidariedade às demais categorias de assalariados, procurando elevar a unidade dos trabalhadores, tanto a nível nacional como internacional, lutando pelo fim da exploração do homem pelo homem;

IV. defender a unidade dos trabalhadores urbanos e rurais, na luta pela conquista de um país soberano, democrático e progressista, contra todo tipo de ingerência nos assuntos nacionais e pela reforma agrária;

V. apoiar todas as iniciativas populares e progressistas que visem as melhorias nas condições de vida dos trabalhadores;

VI. manter contatos e intercâmbio com entidades congêneres, sindicais ou não em todos os níveis, desde que preservados os objetivos gerais fixados por este estatuto;

VII. prestar apoio e assistência às demais instâncias de representação e aos associados do Sindicato;

VIII. promover congressos, assembléias e outros eventos para aumentar o nível de organização e conscientização da categoria, assim como de eventos intersindicais e de outros fóruns;

IX. incentivar o aprimoramento cultural, intelectual e profissional, do conjunto dos trabalhadores da base;

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art.73° - A modificação deste Estatuto somente poderá ocorrer no Congresso da categoria por proposição das seguintes instâncias:

I. Diretoria Executiva;

II. Assembléia Geral.

Art.74°- A dissolução da entidade, bem como a destinação do seu patrimônio somente poderá ser decidida em Assembléia, espcialmente convocada para essa finalidade, e sua instalação dependerá de um quórun qualificado de 8/9 (oito nonos) dos sócios quites.

Art.75° - Os casos omissos neste Estatuto serão resolvidos em Assembléia Geral.

Maria Luiza Leite Maciel dos Santos
Presidente

Dárison Saraiva Viana
OAB/SP. 84.000

COMPOSIÇÃO DA DIRETORIA GESTÃO 95/98

DIRETORIA EXECUTIVA

José Augusto de Oliveia Calazans - Presidente
Osmar Torres - Vice-presidente
José Maria Seminaldo - Secretário Geral
Marcos Antonio Siqueira - Tesoureiro
Josefa Elizete Cândida - Relações Intersindicais
Elisabeth F. dos Santos - Imprensa e Comunicação
Eliane Crisóstomo - Saúde
Pedro Rodrigues Filho - Cultura
João José dos Santos - Assuntos Jurídicos
Luiz Carlos dos Santos - Formação Sindical
Damiana J.C. da Silva - Políticas Sociais e Profissionais

DIRETORIA DE BASE

Adílson Correa Belino
Alberto Carvalho Caldas
Alberto Marcário Costa
Arnaldo Martins
Celso Luiz Palma
Dario Gonzales
Edmur Mesquita
Édson M. de Nardi Veloso
Jair Ribeiro da Silva
Marcelo Martins Brito
Marcos R. da Silva
Maria de Fátima N.C. de Souza
Maria Luiza L. Maciel dos Santos
Moacir Vieira
Reinaldo Volpato
Ricardo Moura
Roberta M. R. da Silva
Valter Novais de Andrade
Wuxiley Chicarelli Costa

CONSELHO FISCAL EFETIVO

Benedito da Silva
Robson Marconi
Marcos A. Amâncio

CONSELHO FISCAL SUPLENTE

Antonio Carlos dos Santos Klanfar
Davi José Viana Santana

REPRESENTANTES NA FEDERAÇÃO

Luiz Antônio de Queiroz
Daniel de Paula

APRESENTAÇÃO

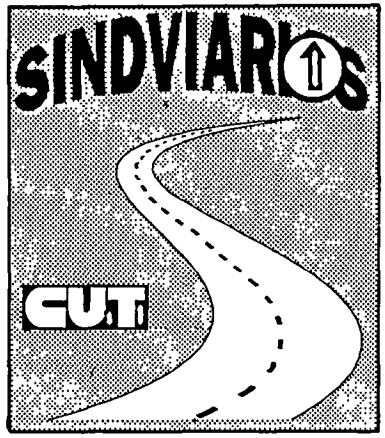
Prezado Associado,

O presente Estatuto é fruto de um amplo processo de discussões e foi aprovado em nosso primeiro congresso realizado em dezembro de 1994, em Cajamar, São Paulo.

Antes de ser um conjunto de normas, é o atestado de uma categoria que apesar da organização recente já ousa quebrar barreiras, romper fronteiras em busca da unificação das lutas de todos os trabalhadores do sistema viário do Estado de São Paulo.

Mais importantes que este Estatuto é sem dúvida a nossa capacidade de luta e nosso grau de conscientização, cuja intensidade é medida de acordo com a participação de cada um de nós em cada empresa e em cada local de trabalho, todos os dias.

A DIRETORIA



SINDICATO DOS TRABALHADORES NO SISTEMA DE OPERAÇÃO, SINALIZAÇÃO, FISCALIZAÇÃO, MANUTENÇÃO, PLANEJAMENTO VIÁRIO E URBANO DO ESTADO DE SÃO PAULO

IMPRESSO EM 1995

ESTATUTO SOCIAL

Folha n.o 161 ao proc. 121 91

CGC/MF 66.662.297/0001-69

ATA DE POSSE DA DIRETORIA DO SINDICATO DOS TRABALHADORES NO SISTEMA DE OPERAÇÃO, SINALIZAÇÃO, FISCALIZAÇÃO, MANUTENÇÃO E PLANEJAMENTO VIÁRIO E URBANO DO ESTADO DE SÃO PAULO, eleita no pleito realizado em vinte e sete e vinte e oito de março do ano de um mil novecentos e noventa e cincox.x.x.x.x.x.x.x.x.x.x.x.x.x.x.x.x.x.x.x.x.x.x.x.x.x.x.x.x.x.x.x.x.x.x

Geral do Sindicato, dizendo aos presentes que considerava encerrada a solenidade de posse da nova diretoria. Não havendo nada mais a tratar, eu Jair Ribeiro da Silva, Secretário Geral do Sindicato, lavrei a presente ata, que após lida e achada correta pelos presentes, vai assinada por mim e pela Presidenta do Sindicato, Maria Luiza Leite Maciel dos Santos. São Paulo, 14 de abril de 1995.;;;;;;;;;;;;;;;;;;;;

09 MAI 1995

JAIR RIBEIRO DA SILVA ______________________________

MARIA LUIZA LEITE MACIEL DOS SANTOS ______________________________

JOSÉ AUGUSTO DE OLIVEIRA CALAZANS Calazans ______________________________

Cartório de Registro Civil [illegible] Subdistrito Santana
Bel. Ernesto França Pinto Junior - OFICIAL
Reconheço por semelhança a firma de: JOSE AUGUSTO DE OLIVEIRA CALAZANS, a qual confere com o padrão depositado em cartório.
São Paulo, 09 de maio de 1995.
Em testemunho ____________ da verdade.
MARLENE LORENCON- ESCREVENTE-
Firma 0,47 Proc. Dados 0,47 Total 0,94

Cartório de Registro Civil [illegible] Subdistrito Santana
Bel. Ernesto França Pinto Junior - OFICIAL
Reconheço por semelhança a firma de: MARIA LUIZA LEITE MACIEL DOS SANTOS, a qual confere com o padrão depositado em cartório.
São Paulo, 24 de abril de 1995.
Em testemunho ____________ da verdade.
ANGELA CRISTINA ANTUNES DE SOUZA- SUBSTITUTA-
Firma 0,47 Proc. Dados 0,47 Total 0,94

2º OFÍCIO
REGISTRO CIVIL DAS PESSOAS JURÍDICAS
ANEXO DO REGISTRO DE TÍTULOS E DOCUMENTOS
ABILIO ANTONIO MOTTA FILHO - Oficial
ANTONIO FERNANDES TAVARES - Of. Maior
RUA 8 DE DEZEMBRO, N.º 23
FOLHA N.º 1
15 MAI 1995

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
						1

Folha n.o 155, dis 162 do proc. n.o 721, de 19 96

COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE

E C O N Ô M I C A

Presidente: Sr. Vereador José Viviani Ferraz

Membros : Senhores Vereadores

Devanir Ribeiro

Vicente Cândido

Brasil Vita

Armando Mellão

Ivo Morganti

Alberto Hiar

Audiência Pública s/ Privatização da Zona Azul realizada no Salão Nobre Presidente João Brasil Vita da Câmara Municipal de São Paulo em 17 de outubro de 1997.

Solicitante: Sr. Vereador Jose Viviani Ferraz

(Memo. nº. 78/97)

Secret. Osmar Mosconi Fº

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
G1	1	Paula	com.trânsito	17.10.97	VIVIANI	2

Folha n.º 163 do proc. n.º 721 de 1996

* * *

- Gravação iniciada com atraso

* * *

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Projeto de lei 721/96, que autoriza o Executivo a outorgar, mediante licitação, a concessão para exploração de estacionamentos em vias e logradouros públicos e dá outras providências.

Solicito ao Sr. Secretário que anexe as informações pedidas a respeito dos funcionários da CET.

Convido o Presidente do Sindicato que se sentar aqui, por favor.

O Vereador Gilson Barreto deu entrada a um substitutivo que passo agora às mãos do Presidente do Sindicato para análise.

Registrar a presença do Vereador Armando Mellão, Vice-Presidente da Comissão.

Tem a palavra o representante da CET, Dr. Luiz Carlos Santos Cunha, que nos responderá algumas questões. Dr. Luiz Carlos, a Comissão havia solicitado duas informações que o CET está estudando, a diminuição do prazo de 30 para 10 anos e o número de funcionários que

Folha n.º 164 do proc. n.º 121 de 19 96

trabalham naquele setor.

O SR. LUIZ CARLOS SANTOS CUNHA - Sr. Presidente, Srs. Vereadores, foram encaminhadas à CET algumas perguntas na audiência passada que a CET já encaminhou à Câmara.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Convido para comporem a Mesa o nobre Vereador Gilson Barreto, o Chefe de Gabinete da Secretaria de Transportes [redacted] e a nobre Vereadorra Aldaíza Sposati.

Continua com a palavra o Sr. Luiz Carlos Santos Cunha.

O SR. LUIZ CARLOS SANTOS CUNHA - Com relação ao prazo da concessão o projeto de lei prevê a concessão em até 30 anos. Isso significa que está definindo o prazo máximo. Na pesquisa que a CET fez em outras cidades que já estão operando com sistema de concessão, normalmente, o prazo mais comum que se opera é por 15 anos.

O número de funcionário da CET hoje que trabalham em zona azul são em torno de 450 funcionários. A questão levantada na primeira audiência e que é a grande preocupação , a questão do desempre-

go, que também é uma das perguntas formuladas e que já foi respondida pela CET.

Acredita que existam dois pontos a serem considerados. O primeiro é que o Artigo 10 , do projeto de lei, prevê, muito acertadamente, que o poder de fiscalização tem que continuar com o Poder Público. Portanto, isso tem que ser levado em consideração, ou seja, uma grande parte dos funcionários tem que continuar porque a fiscalização do sistema é fundamental para o seu êxito. Então, a fiscalização continua com o Poder Público.

Além disso, como foi dito na primeira e reafirmado nessas respostas que a CET encaminhou, existe um firme propósito do Sr. Secretário e da CET de fazer um reaproveitamento dos funcionários se por ventura não forem todos aproveitados para a fiscalização, coisa que acredito ~~que~~ grande parte deles serão aproveitados na fiscalização como prevê o Artigo 1o, do Projeto de lei.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Tem a palavra o Sr. José Augusto Calazans, Presidente do Sindicato.

O SR. JOSÉ AUGUSTO CALAZANS - Bom dia, Sr. Presidente,

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
G1	4	Paula	com.trânsito	17.10.97	José	

Srs. Vereadores, senhoras e senhores, nós do sindicato organizador dos trabalhadores do sistema viário e os funcionários questionamos o Projeto de lei 721. Porquê? Repito algumas citações da 1ª audiência. Questionamos a questão do desemprego.

Temos uma preocupação maior que com esse Projeto de lei 721, passando para a iniciativa privada o uso e exploração de espaço público, vamos considerar o uso do sistema "zona azul" de estacionamento, causará desemprego e aumentará a fileira de 1,4milhão de desempregados que existe hoje em São Paulo.

Nossa outra contestação é que o sistema "zona azul" visa o quê? Visa disciplinar a rotatividade do estacionamento em toda a área cmercial com um resultado. Além disso, a venda de talões que dão uma receita direta para a empresa, repito, de aproximadamente 30milhões de dólares ano. Essa receita deve ser usada em benefício da engenharia de tráfego, na segurança para evitar acidentes, na fluidez e na educação. Esse seria um dos nossos questionamentos.

O outro seria o seguinte: passando essa estrutura para a iniciativa privada, vai distorcer todo o objetivo do sistema de estacionamento trabalhado pelas meninas, pelas agentes de trânsito da "zona azul". Por quê? Porque atualmente visa disciplinar, visa resultado.

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
G2	1	Paula	com.trânsito	17.10.97	José	6

Passando essa estrutura para a iniciativa privada, apenas visará lucro. E, com essa situação os maiores prejudicados serão os usuários e os lojistas. A tendência é aumentar o valor do sistema. Não é isso que queremos.

Vou informar alguns números da Gerência de estacionamento rotativo , que é o nosso sistema "zona azul". Os números de "zona azul". A média de venda de talões são de 200 mil talões/mês, com meta prevista pela empresa de 250 mil talões/mês. Com relação a receita e despesa, mês de agosto, talões vendidos, [redacted] 2,6 milhões de reais ao mês; autuações que as agentes de trânsito dão segundo fiscalização, 22% do total das autuações que vão para a Engenharia de Tráfego, o que corresponde 4,4 milhões de reais. Somando esses dois valores dá, aproximadamente, 7 milhões de reais mês. As despesas com as profissionais do sistema "zona azul", já embutido encargos e infra-estrutura, dá 900 mil reais. Fazendo essa conta simples sobra uma receita direta para a Companhia de Engenharia e Tráfego, 6 milhões de reais. Isso corresponte a um mês.

Orçamento do CET proporcional à zona azul. Secretaria das Finanças encaminhar para a CET mensalmente 10,5 milhões. Multas convertidas com sistema "zona azul", SPtran(?), dão o valor

19,6 milhões. Talões de zona azul, estou falando do orçamento mensal da CET, 2.588.809. Total 33. milhões. Agora, especificando o sistema zona azul: receita talões dois milhões, quinhentos e oitenta e oito, oitocentos e nove; multas, apriximadamente , 22%, quatro milhões e quatrocentos. Total do sistema zona azul,receita que vai direto para a Companhia de tràfego, seis milhões, novecentos e oitenta e oito, zero,oito, nove. Isso significa [redacted] 21.14% do orçamento direto do que vai para a CET do sistema zona azul.

Então, o que questionamos? Passando toda essa estrutura para a iniciativa privada, não vamos mais ver esse valor no orçamento. Qual é a nossa preocupação maior? Que essa verba continua sendo investida em Engenharia de Tráfego no setor de segurança, repito, no sistema de fluidez devido ao caos que vivemos e das dificuldades da cidade de São Paulo, e investimentos na área da educação.

Concluo dizendo que somos contra o projeto porque a privatização como está sendo proposta nesse projeto de lei causará maior encargo financeiro aos usuários e lojistas, prejudicandosos na rotatividade do sistema de vagas. Segundo, a privatização da zona azul interfere no menor investimento e na [redacted]a [redacted].

... manutenção de um sistema viário da Capital, porque, repito, é necessário segurança, educação, fluidez e sinalização.

Finalizando, informo: se não tivermos, com essa verba, dentro da nossa Companhia de Engenharia de Tráfego, vamos distorcer, finalizando a nossa palavra, a minha palavra, a nossa proposta maior, no Código de Trânsito Brasileiro, que é a municipalização de trânsito, com a maior preocupação que viesse maior orçamento, para se investir em toda essa estrutura que necessitamos em São Paulo e em todo o Brasil.

Encerro minha palavra.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Calazans, você pode passar esses dados aqui, para, depois, ao Secretário, anexarmos ao projeto.

Agora, com a palavra o Vereador Gílson Barreto, que apresentou um substitutivo ao projeto. A Vereadora Aldaíza Tem aí? Apresentou? Então, está com a palavra o Vereador Gílson Barreto.

Como há muitos inscritos, vou pedir para cada um fazer como o Calazans fez, para podermos dar a palavra para todo mundo.

O SR. GÍLSON BARRETO - Muito obrigado, Presidente.

Quero saldar a Mesa, o Vereador José Viviani Ferraz, o Vereador Mellão, a Vereadora Aldaíza, a Mesa aqui apresentada, senhores e Senhoras presentes.

Os projetos apresentados aqui na Câmara Municipal ultimamente pelo Executivo têm sido assim cheque em branco, porque tem faltado muitos detalhes, e alguns projetos não vêm detalhados, e fal

ta muita coisa, e vêm incompletos, e essa é a nossa preocupação.

Esse projeto da zona azul é um desses projetos que tem alguns itens que não estão claros, e o que é que vai se fazer? E nós fizemos isso aí, algumas... Estamos entrando com um substitutivo, para colaborar dentro desse projeto, para ver se ao menos melhora um pouco, se fica menos pior do que está.

Analisando o projeto de lei encaminhado pelo Executivo, que prevê a privatização da zona azul, propomos as seguintes alterações: o Parágrafo Único do artigo 1º não estabelece o valor mínimo do ônus a ser pago mensalmente pela exploração concedida. Com a nova redação proposta, estamos estabelecendo, no § 1º, parâmetros que possibilitem a fixação do valor mínimo, com a previsão de seu reajuste no §2º. Então, o que é que prevê o parágrafo 1º? A concessionária deverá pagar ao Poder Público quantia mensal pela exploração concedida, na proporção que vier a ser estabelecida em respectiva licitação, que não poderá ser inferior a 40% do montante bruto arrecadado no mês da promulgação desta lei.

Ora! Temos de estabelecer, na pior das hipóteses, um valor mínimo. Se, amanhã, o Executivo estabelece aí 10%, 5%, como é que fica?. Então, não podemos aceitar um projeto de lei, ou que seja aprovada uma lei, sem estabelecer um valor mínimo.

No § 2º, o valor mínimo, estabelecido com base no parágrafo anterior, será reajustado mensalmente em função da demanda de novas vagas, e sempre que houver alteração no preço cobrado do usuário.

Outro: no artigo 4º, foi proposto prazo de concessão, que poderá atingir até 30 anos. É, praticamente, um prazo "ad perpetuam".

Não podemos imaginar que uma empresa privada, explorando estacionamento em vias públicas em todo o Município de São Paulo, por 30 anos, isto é, por toda uma geração. Por isso, por esse motivo, espamos propondo o prazo de dez anos, tempo que julgamos suficiente para o ressarcimento, com o vultoso lucro, do investimento inicial.

No tocante ao artigo 6º, observa-se, na proposição do Executivo, excessiva liberalidde, uma vez que autoriza desde logo a ampliação das vagas hoje existentes. E nós estamos, no substitutivo, com a seguinte redação: "As vagas da concessão de que trata esta lei compreenderão aquelas hoje exploradas pelo sistema zona azul e outras a serem especificadas pela Companhia de Engenharia de Tráfego e pela Secretaria Municipal de Transportes, nas vias e logradouros do Município. Então, estamos retirando o seguinte prazo: "Ficam autorizadas desde logo a ampliação existente."

Mais um: §1º do artigo 6º: " O Poder Executivo poderá a seu juízo extinguir ou remanejar as vagas concedidas, sempre que constatar a necessidade de liberar via pública, para garantir a fluidez do trânsito, e na medida da evolução do tráfego de veículo." E nós não podemos, amanhã, precisar fazer uma modificação ou retirar essa questão de zona azul de uma determinada rua e não poder. Então, precisa ser previsto em lei.

"Qualquer ampliação ou criação de vagas dependerá de projeto e autorização prévia da CET - Cia. de Engenharia de Tráfego". Isso foi o §6º.

No artigo 12, em seus § 1º e 2º, é proposto com o objetivo de resguardar e defender o emprego do pessoal que hoje

cuida tão bem da zona azul. É consenso geral que a questão do desemprego no Brasil é um problema gravíssimo e as filas aí de desemprego, seguro desemprego, enfim: todos os problemas que já acompanhamos e sabemos. Então, cabe a todos, principalmente a nós, especial atenção, em função desses homens públicos, a busca de solução para minorar o sofrimento dessa legião de desempregados.

E o artigo 12: estamos incluindo no nosso substitutivo: "A concessionária deverá contratar os empregados, atualmente trabalhando na zona azul, que forem colocados à disposição, e desde que haja plena concordância do empregado. §1º: "Antes de decorrido o prazo de 12 meses de sua contratação pela concessionária, o empregado só poderá ser demitido por justa causa. §2º: "Os empregados da CET que trabalham na zona azul não contratados pela concessionária não poderão ser demitidos antes de decorridos 12 meses da data da promulgação desta lei, salvo por justa causa."

Essas questões do funcionário é porque não podemos, de forma alguma, concorrer para o seu agravamento, como se figura na proposta de privatização da zona azul, restando bem claro que há uma impropriedade no texto encaminhado pelo Executivo, que se omite na defesa do emprego dos trabalhadores e trabalhadoreas que hoje cuidam da zona azul. Daí nossa proposta que cuida, na artigo 12, de poder resolver esse problema do funcionário que, afinal de contas, hoje, eles é que enfrentam a chuva, o sol, para trazer receita ao Poder Público. Então, é com esse propósito, colaborar com o Poder Público, voltado para a defesa do seu patrimônio, que nos permite apresentar proposta contida na presente exposição.

Acho que é uma contribuição que pode, que deve ser aprovada, caso seja aprovado esse projeto, esse substitutivo seja aprovado também, que acho que vem minorar isso aí, que também, evidentemente, diversos outros Vereadores virão apresentar novos sustitutivos ao projeto, porque acho que, realmente, esse projeto está muito resumido, muito simples, e trata de um assunto muito importante para a Cidade, e não podemos aceitar esse projeto na condição que está.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Mandei anexar o substitutivo. Vou pedir ao Vereador que protocole depois, lá embaixo, para ser anexado ao original.

O SR. GÍLSON BARRETO - Sem dúvida.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Vou solicitar ao Sr. Rescala (?) Tuma, que é Presidente da união dos Lojistas da 25 de Março, que pediu, desde a audiência passada, a palavra. Por favor, o senhor está com a palavra.

O SR. RESCALA TUMA - Sr.Presidente: na qualidade de usuário da zona azul, e auscultando a posição de parte dos lojistas de nossa região, inclusive de outras regiões, nós, ao tomarmos conhecimento da lei que criava a privatização da zona azul, realmente fomos assaltados por um temos muito grande. Não víamos comentários na imprensa; não tínhamos conhecimento das discussões travadas na Câmara Municipal, e

nós sabemos que o interesse do cidadão normalmente é mais ligado ao Município do que as leis estaduais ou federais. O Município é aquele que cuida da vida diuturna do cidadão. Dele depende lixo, dele depende as ruas, o calçamento das ruas, enfim: é o ovo primeiro que brota a grande nação.

Então, dentro deste princípio, sabemos que esta Câmara tem uma história e uma trajetória que sempre serviu ao Município de São Paulo, e é exemplo para todo este País. Por aqui passaram os homens que hoje dirigem este País, goram grandes legisladores, e sempre tiveram uma grande parcela da sua vivência em prol da causa pública.

Às vezes se ouvem comentários até danosos sobre a ação de determinadas leis, e nós nos preocupamos com que esta lei também tivesse o endereço certo, porque, como diz o senhor autor do substitutivo, o Vereador Gílson Barreto, realmente a lei é inócua e vaga.

Nós nos preocupávamos com como iria agir essa eventual companhia, se fosse uma só. Como se faria a defesa do usuário? Como ficaria o interesse dos munícipes frente a uma lei que outorgava a alguma empresa, totalmente liberada de qualquer responsabilidade ou gravame perante o Município?

Não poderíamos aceitar essa situação. Participando da reunião anterior, vi que, de alguma maneira, o clamor havia chegado aos Srs. Vereadores, ao próprio autor do projeto, ao Vereador Ferraz, Presidente desta comissão, e ao próprio representante do sindicato dos que prestam serviços ao CET. Eu, particularmente, e a minha entidade temos íntima conexão com o CET. Temos nos entendido maravilhosamente bem. Fizemos todo um projeto de modificação no sistema viário, na região da

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
G4	3	L. CArlos	Com. Trânsito	17.10.97	Rescala Tuma	14

25 de MEarço e do mercado. Foi aceita pelos engenheiros e ficou comprovado que a fluidez do trânsito hoje é espetacular, para não diminuir, porque houve uma colaboração íntima entre o usuário do leito carroçável, o usuário do estacionamento e o Poder Público, representado pela CET. Esta colaboração deveria ser permanente, porque os senhores dirigem a Casa de Leis que diz respeito direto à nossa vida diuturna.

Hoje, ouvindo o Vereador Gílson Barreto, e o Sr. Calazans, alguns pontos havíamos colocado.

Ora! Dobrou a arrecadação do Município: de 1,400 mihão foi a 2,800. Participamos, com o Vereador Miguel Colasuonno, amigo nosso de longa data, para a elaboração de uma lei que permitisse a utilização de vagas de estacionamento dirigidas pelo Município.

Aprendemos com Eli Lopes Meireles, um dos maiores municipalistas da história deste País, que o Município deve dirigir todas as instituições que dizem respito á vida contínua do Município.

O munícipe é a mira, a meta principal de qualquer organização pública. Se o homem não é o objetivo de qualquer estrutura ou de qualquer organização, nada tem razão de ser.

E nós nos preocupávamos. Por que nos preocupávamos? Porque o jogo do interesse econômica em discussão desta situação é muito grande, onde se investe num negócio de pouco valor de investimento para algo que possa render amanhã 60, 70 milhões por ano.

O que eu apelo é que o CET seja ouvido com proeficiência, com profundidade. Que se estude, com toda a magnificência da sabedoria dos Srs. Vereadores, desprendidos de interesses particulares ou de grupos; que se pense na Cidade de São Paulo; que se pense no usuário da zo

na azul; e, se a privatização, que hoje está se tornando moda - às vezes até inconseqüente, porque não podemos pensar, no Município, os problemas ideológicos que tentam o País. Aqui diz respeito ao interesse do munícipe, direto. Quando o País é dirigido, e não existe outro sistema até hoje, melhor do que a democracia, ainda com suas falhas, que dá o direito, como estou tendo, de manisfestar a opinião de um grupo de usuários.

Então, apelaria aos Srs., seguindo o próprio Relator, que estou tendo o prazer de conhecer hoje, portanto, não existe nenhuma ligação entre nós, eu conheço poucos dos Srs. Vereadores desta legislatura; vivi muitos anos visitando a Câmara antiga e a Câmara de hoje, mas afazeres levam a gente às vezes a se afastar, embora eu esteja intimamente ligado, e a 25 de Março sempre esteve presente. Apelríoamos para o seguinte: as multas, que porventura vierem de uma eventual privatização, devem pertencer ao Município.

O ressarcimento de uma eventual empresa deve ser tratado entre Município, porque o fato de alguém utilizar um determinado horário e for multado pelo Município, e a multa ir para essa empresa seria uma aberração dentro da lei.

Segundo: se realmente houver necessidade de privatização, eu não diria um plebiscito no Município, mas que se auscultasse melhor a opinião pública; que se procurasse conhecer melhor o posicionamento do usuário; que se criassem formas e legislação que permita aos eventuais pretendentes saberem das restrições que existirão na defesa integral dos interesses financeiros e sociais do Município.

Terceiro: que não tenhamos uma única empresa. Se for passar, que seja dividida entre diferentes empresas, e pelo menor

prazo possível de contrato, a fim de que tenhamos uma experiência de algo novo para nós.

Digo mais, Sr. Presidente: na Argentina foi feito esse sistema de privatização, até nas estradas, e lá é voz comum que é mamata! Desculpe a força da expressão. E não queremos que o Município de São Paulo carregue amanhã a pecha de que também criou empresas de mamata, de interesse de alguns.

O que pedimos, encarecidamente, é que os Srs. Vereadores debatam mais esse assunto; busquem mais a fundo; procurem estudar, dentro da legislação, dentro dos interesses. Há pouco, o Sr. Autor do substitutivo dizia que dez anos... Eu não sei! E duvido que o senhor também saiba. Qual o volume de investimento e o retorno desse investimento? Por que fixarmos prazo adredemente? Por que 30 anos, 20 anos, 10 anos?

Acho que, primeiro, isso tem que ser discutido profundamente, com uma análise econômica do valor do investimento, o retorno desse investimento,o interesse dos trabalhadores que já se dedicaram a isso; a estrutura é recente: foi criada em 74, e nós ainda não tivemos pleno conhecimento de como ela atuará.

O senhor tem o estacionamento na porta das escolas; o senhor tem o estacionamento nas áreas comerciais.

O que não se pode é entregar a via pública à iniciativa privada, sem que o munícipe e o Município estejam integralmente protegidos.

Essa é a posição da nossa instituição. (Palmas).

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Muito bem.

Vamos ouvir agora o Sr. Aloísio do Nascimento, que é o Chefe de Gabinete da Secretaria Municipal de Transportes.

O SR. GÍLSON BARRETO - Sr. Presidente: peço licença, tenho uma outra reunião...

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - O Vereador Gílson Barreto está indo para uma outra comissão aí ao lado.

O SR. GÍLSON BARRETO - Vou deixar meu Assessor Jurídico me representando.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Está certo. Depois, vamos fazer a transcrição da fita, vamos dar para todos os Vereadores.

Estão inscritos, ainda, o Dr. Aloísio, a Vereadora Aldaíza Sposati, o Engenheiro Luciano Amádio Filho, da Associação Brasileira de Estacionamento; o Sr. Jair Leal; Carlos Zaratini, Vicente Cândido.

Vamos dar um prazo aí máximo de 5min.

Então, com a palavra, do Dr. Aloísio.

O SR. ALOÍSIO - Bem, em primeiro lugar, queria fazer algumas colocações aqui quanto aos dados colocados pelo Calazans.

Reealmente, ele usou alguns dados aqui que não são...

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
G5	4	L. carlos	Com. Trânsito	17.10.97	Aloisio	18

Eu não diria que não são os dados corretos com relação ao sistema zona azul. Quando ele coloca aí a questão dos talões vendidos e da arrecadação da zona azul, realmente ele pegou o valor máximo, ou seja, o pico máximo de vendas que tivemos no decorrer de um ano.

Esse número hoje é em torno de R$2,1 milhões, que é o número médio do último ano, com relação à arrecadação da zona azul.

Quanto à colocação que ele dia que multas estão no orçamento da zona azul, não, não estão. Multas estão no orçamento da Prefeitura, e não faz parte do orçamento da zona azul. É uma receita que a Prefeitura tem, e não uma receita direta que vem para o orçamento da CET.

Outra colocação feita pelo Clazans é que o custo da zona azul, as despesas com a zona azul, seriam em torno de 900 mil por mês. É, realmente, o custo direto é, mas temos em cima disso custos indiretos, que são impostos, aluguéis, uso de veículos, que, então, esse número é um pouco maiof.

Quanto à preocupapão com o desemprego, essa é uma preocupação da Secretaria, da Prefeitura e da CET. Nesse sistema, a fiscalização continua com o Poder Público. Vamos ter um incremento, um maior número de vagas e, conseqüentemente, a necessdidade de mais gente para essa fiscalização.

Então, temos um projeto amplo, a CET tem um projeto amplo, onde não se prevê essa demissão. O próprio aumento de vagas e toda essa realocação de pessoal dentro da própria CET faz com que não estejamos trabalhando com essa possibilidade.

Com relação à colocação do Sr. Tuma, veja bem,o

próprio projeto já garante, primeiro, que as multas são do Poder Público, é da Prefeitura; segundo: o poder de fiscalização também já está definido no projeto de lei que é de responsabilidade do Município.

Quanto à preocupação, estamos passando hoje, esse projeto de concessão ele prevê a operação pelo setor privado, porém o controle, o planejamento, a definição de preço, onde se aumenta, ou quantas vagas se aumenta, tudo é responsabilidade do Poder público, através da Cia. de Engenharia de Tráfego.

Então, não estamos passando o poder de criação, de decisão e de planejamento para o setor privado. Estamos propondo a informatização e a automatização do sistema, e, para esse investimento, utilizando a iniciativa privada, para essa implantação e operação, mas todo o planejamento, controle e definição de preço isso será feito pelo Poder Público.

Com relação também à colocação do número de empresas, é objetivo nosso, no mínimo, três empresas, participando desse serviço e dessa operação.

Em princípio, eram essas as colocações que queria fazer, e deixando claro que o objetivo da Prefeitura aqui é justamente melhorar a acessibilidade do usuário a esse sistema; é dar uma maior garantia até, a nível de fiscalização, com um sistema automatizado, não se ocorram erros em fiscalização e aplicação de multas; é uma maior fiscalização; uma fiscalização mais efetiva, para que o usuário possa ter maior acessibilidade a esse sistema.

Com relação ao Poder Público, com esse sistema teremos auditorias permanentes; teremos um controle de venda de ta-

lões e de receitas totalmente automatizados; vamos coibir uma série de problemas que temos hoje com fraudes a nível de talões e outras coisas que esse sistema permite.

Então, o objetivo da Prefeitura é, realmente, um melhor controle e uma melhor prestação de serviço ao usuário da zona azul. Obrigado.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Com a palavra agora a Vereadora Aldaíza Sposati, que é Presidente da Comissão de Política Urbana, onde este projeto está.

A SRA. ALDAÍZA SPOSATI - Meu bom dia, Sr. Presidente, Vereador Viviani Ferraz, Vereador Armando Mellão, representantes de Vereadores, representantes de Secretarias e todos os demais presentes.

Queria fazer algumas ponderações, até o Vereador Gílson Barreto avançou algumas questões aqui, que quero retomar. Vou fazer alguma sponderações na condição de Presidente da Comissão de Política Urbana, portanto tentando analisar o impacto desse projeto na Cidade, e algumas considerações mesmo na condição de Vereadorea.

Primeiro ponto: acho que chama a atenção quando temos um texto de um projeto de lei que fala em concessão, e, na verdade, todos nós, as faixas, as manifestações são todas de privatização. E há uma distinção, evidentemente, certo?, porque o exercício do Poder concedente é próprio da gestão pública.

A privatização significa que a gestão pública abandona

essa sua responsabilidade e a entrega a pleno a terceiros. Mas, se vamos analisar o projeto, como disse o Vereador Gílson Barreto, como disse o senhor representante da 25 de Março, o Sr. Riscalá (?), vamos perceber o seguinte: embora denominado o processo de concessão, a proposta ela é tão fluida que ela é muito mais uma desresponsabilização do Poder Público do que, efetivamente, uma proposta do exercício do poder concedente.

Então, acho que uma primeira questão de coerência que nós Vereadores temos aqui que tomar é que, se realmente entendemos que cabe essa questão de uma concessão, como outras que o Poder Público faz, ele faz a concessão na questão da coleta de lixo, na concessão do transporte público, quer dizer, é uma das formas, isso não quer dizer que somos contrários a princípio ao exercício da concessão. Mas este projeto de lei, por inaugurar uma forma de concessão que permite a lucratividade, em termos, inclusive do meio fio das ruas públicas, ele merece um outro cuidado, e não esse que está apresentado.

Então, acho que se a Comissão de Justiça dessa Casa não exerceu o seu papel, nós, iclusvie na Política Urbana, esse projeto de lei passou aos sopetões, [redacted]...

Vejam que o projeto de lei ainda está, regimentalmente, na Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, e a audiência já está na Comissão de Transportes. Este dado já nos sugere que há uma pressão para que esse projeto vá à plenário, de forma imatura.

O representante da sociedade civil alerta muito bem que nós, paulistanos, precisamos realmente dar um basta aos aviltamentos que se fazem com a qualidade de nossas vidas. Chamo atenção que isso faz com que nós, Vereadores, provoquemos um debate para amadurecer, realmente, essa proposta.

Há uma ponderação a ser feita. Aí eu puxo as orelhas da Secretaria de Transportes, ao longo do tempo, Até hoje não existe nenhuma disciplina de conhecimento público que oriente onde vai ser ou onde não vai ser instalada a Zona Azul. O poder público, sobre a gestão da Zona Azul, tem agido arbitrariamente ou tecnocraticamente, ou seja, o poder público estabelece a Zona Azul a seu critério. Assim, ao amanhecer, você acorda e surge uma Zona Azul, sem você ter dito nada. Penso que isso também tem que ser corrigido. Dessa forma, na verdade, essa situação não pode, absolutamente, continuar a acontecer.

Uma questão a ser dita é que o projeto precisa corrigir essa questão da política de instalação da Zona Azul. Na verdade, a proposta para poder exercer esse poder concedente teria que ser assegurado por uma série de direitos. Isso já foi dito pelas pessoas que me antecederam. Primeiramente, eu abordo o direito dos moradores.

Não podemos absolutamente concordar com uma proposta que não afiance as coisas, ou seja, que haja uma audiência pública para os moradores de uma determinada rua, que vai ser objeto de uma instalação de Zona Azul, se manifestarem, dizendo se querem ou não essa Zona Azul, independentemente se essa atitude partir do poder público, diretamente, ou a partir do exercício da concessão. Essa questão traz ao debate o fato de que temos que garantir o espaço da manifestação, realmente, como morador.

Com esse fato, lembro que quem paga a pestada, quem paga o imposto de testada, quem paga a taxa de limpeza pública é o morador. Qual vai ser o papel, no exercício da concessão, dessa eventual empresa que vai exercer o controle do trecho do estacionamento numa rua? Qual vai ser a sua responsabilidade pela conservação do meio fio, pela limpeza do meio fio e das bocas de lobo? Como esses carros vão se atravancar?

Eu não vi, em absoluto, no projeto, nenhuma linha que diga a respeito de que a empresa que irá ter a concessão ficará responsável pela qualidade de vida. As pessoas que me antecederam, por várias vezes, discutiram a questão do destino da arrecadação. Todavia, há um exercício concreto também, que é a questão de como essa empresa é responsável pelo meio fio que ela é usuária.

É muito interessante quando abrimos os jornais e vemos escrito que os ambulantes fazem sujeira. Aí, quando vemos empresários interessados na instalação de estacionamentos, não vemos sequer uma linha dizendo que esses empresários são responsáveis pela conservação. Então, essa é uma questão realmente a ser abordada na discussão.

Nós não vemos nenhuma responsabilidade no exercício dessa concessão em relação, por exemplo, aos veículos. Pelo contrário, a proposta é tão leonina que diz que aquele empresário que for manter aquele forma de exploração não terá nenhuma responsabilidade sobre os veículos. Assim, o dinheiro será líquido e limpo. O empresário não terá responsabilidade sobre a Cidade, não terá responsabilidade com o morador. Aliás, é o morador que paga, na verdade, o imposto. Além disso, o empresário não terá responsabilidade com os veículos também.

Do modo que é tratado essa questão, não se trata efetivamente de uma concessão. Há sim uma proposta de um contrato de uma transferência com lucratividade plena, no campo privado.

Para finalizar as minhas considerações, digo que, do ponto de vista econômico, os custos apresentados pelo sindicatos, que mostram que uma arrecadação, considerando que as multas não possam vir diretamente para o trânsito e o transporte, é uma entrada de recursos para a Prefeitura. Assim, temos 6 milhões e 990 mil reais que são recolhidos. Na relação entre despesa e lucratividade, há uma lucratividade, um investimento, uma liquidez de 7,7 vezes a mais. Isso é dinheiro direto. Há uma liquidez plena, repito.

Foi muito bem lembrado que a questão econômica não foi examinada. Como vai ser, então, esse custo para a Prefeitura? A fiscalização será mantida pela Prefeitura? A proposta que diz que não se pode criar absolutamente desemprego é voz corrente. Mesmo que se opte pela concessão, que a meu ver é uma questão candente, nós da

bancada do PT ainda não discutimos esse assunto. Temos opiniões individuais, enquanto Vereadores. Na minha opinião, essa questão pode ser objeto de concessão. Não acho, necessariamente, que caiba ao Estado manter estacionamentos. Todavia, no exercício da concessão, acho que tem que haver a garantia da responsabilidade pública. Considero que este projeto, na forma que está, não garante absolutamente isso.

Volto a insistir quanto à arrecadação dos recursos. Como levantou o sindicato, há realmente a possibilidade de se investir recursos para circulação e transportes. Estamos nesta Câmara Municipal discutindo um projeto atrás do outro, todos relativos à circulação e transporte. Estamos vendo, cada vez mais, seja no rodízio, seja na discussão referente à regulamentação do transporte tipo lotação, assunto de ontem. Assim, a questão do transporte coletivo está ficando sempre aquém na Cidade de São Paulo.

Em vista do exposto, temos que investir na discussão do transporte coletivo e na discussão da fluidez do trânsito e do tráfego. Então, como esses recursos serão realmente alocados, diretamente, para a questão da segurança, do transporte e da educação do transporte? Esse é um ponto.

Não podemos concordar, absolutamente, com um contrato leonino desse, que fala de um contrato por 30 anos. O Vereador Gilson Barreto, corretamente, reduziu este prazo para 1/3, ou seja 10 anos. Será que isso vai ocorrer? Na demonstração econômica, qual é esse investimento na instalação de parquímetros? Em quanto tempo haverá retorno?

Em nenhuma linha do projeto de lei se fala como será, por exemplo, o processo licitatório para o exercício da concessão. De repente, pode ocorrer que uma empresa possa ganhar a Cidade inteira.

Se, por exemplo, nas linhas de ônibus ou nos erviços de coleta de lixo, temos uma divisão da Cidade por regiões ou por regionais, no mínimo, se pensarmos e se evoluirmos para a concretização dessa concessão, teríamos que ter, realmente, regiões de responsabilidade.

O que está disposto na lei de licitação, para garantir a maior presença, o processo pleno de competitividade para avaliarmos a melhor proposta, técnica e custo, tem que estar colocado. Então, da forma que o projeto de lei se encontra, de repente, vamos ter uma empresa que vai faturar, num negócio mamata, termo que usou o representante da sociedade civil, toda a Cidade de São Paulo.

Até acato a idéia da evolução para a concessão. Ela tem que afiançar a permanência dessa fiscalização, que hoje já é pública. Pelo acúmulo dos anos, essa fiscalização já está organizada. Por que ocorreu isso? A implantação da Zona Azul foi por custo público acumulado.

Agora, que tudo está pronto, a iniciativa privada vem e vai usufruir da situação. Como é devolvido, como retorno à Cidade, aquilo que foi acumulado, para que este tipo de serviço fosse instalado, na Cidade? Isso tem que ser pensado e tem que estar colocado concretamente aqui.

Caro Presidente da Comissão de Transportes, o Vice-presidente Armando Mellão

levantou a questão dizendo que o projeto, da forma que está apresentado, não garante nenhum direito à Cidade e aos moradores. Ele, inclusive, infringe direitos que já existem por lei, assegurados aos usuários e aos moradores. Isso necessita seriamente de uma séria revisão.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Estão conosco os Vereadores Vicente Cândido e Arselino Tatto.

Como há muitos inscritos, peço que as pessoas que forem falar, se limitem a apenas 5 minutos, para que todos tenham oportunidade de expor suas idéias.

Tem a palavra agora o engenheiro Luciano Amândio Filho, que está representando a Associação Brasileira de Administradores de Estacionamentos Públicos.

O SR. LUCIANO AMÂNDIO FILHO - Sr. Presidente, nossa associação existe para ajudar os poderes concedentes, as entidades públicas a organizar, da melhor forma possível, para a comunidade, para a Cidade, a exploração da Zona Azul.

Estamos aqui para esclarecer alguns pontos que achamos importantes, que deverão servir para que os ilustres Vereadores concluam suas propostas. Um fato principal que é pouco levado em consideração e que devemos destacar é que hoje a venda de tíquetes de Zona Azul está mais nas mãos dos intermediários do que nas mãos da própria Prefeitura. Na maior parte das vezes, os intermediários não recolhem impostos, não pagam as

taxas e não trazem benefícios para a comunidade.

A simples operação da Zona Azul por uma empresa privada significa substituir esse intermediário por uma máquina eletrônica inviolável que trará uma certeza maior para a Prefeitura, de que sua receita aumentará.

Quanto ao problema do desemprego, não existe a possibilidade de haver

desemprego. Hoje parte da cidade tem Zona Azul operada pela municipalidade, que, com certeza, poderá ser muito ampliada com a operação de empresas privadas, com a fiscalização da Prefeitura. Isso com absoluta certeza aumentará o nível de emprego , porque, além de a fiscalização continuar com o Poder concedente, as próprias empresas terão de contratar pessoas para manutenção das máquinas, sinalização das ruas, através de placas, sinalização viária. Todo esse serviço gerará um grande aumento - não se trata de um pequeno aumento - de emprego, em pelo menos três vezes mais do que a Zona Azul atualmente emprega.

Com a privatização da Zona Azul, teremos como maior beneficiária a população. Hoje o usuário é obrigado a comprar um talão de uma ou duas horas e ficar apenas quinze minutos estacionado. Com essas máquinas, os parquímetros multivagas, o usuário poderá comprar exatamente aquele tempo de que necessitar. Vai pagar o preço justo por isso, abrindo maior rotatividade de vaga para outro usuário que queira ocupá-la. Com isso, a arrecadação municipal também aumentará.

Esse sistema de implantação de Zona Azul, nas grandes cidades onde foi aplicado, colaborou muito com a melhora do trânsito, porque um ordenamento melhor do estacionamento é diretamente proporcional à melhoria do trânsito.

Quanto ao que a nobre Vereadora falou, a respeito do retorno, quero dizer que cada equipamento desses custa hoje por volta de 15 mil dólares, apenas o equipamento, fora a instalação, manutenção. Imaginamos que a Cidade de São Paulo comportará por volta de até 4 mil desses aparelhos. Imagine o tamanho do investimento que terá que ser feito. Esse investimento, com absoluta certeza, terá um tempo de retorno de 7 a 10 anos, nunca inferior a isso. Então, não existirá uma lucratividade tão grande quanto se fala.

Quanto a seguros de veículos na via, é impossível que as empresas venham a assumir esse tipo de papel, uma vez que é uma questão de segurança pública. Imagine se as empresas hoje vão fiscalizar furtos de veículos nas ruas. Estariam, então, assumindo uma responsabilidade de segurança que não compete a elas.

A privatização da Zona Azul também criará postos de vendas. O cartão que se pretende uitilizar, que é utilizado no mundo inteiro, cartão inteligente, o "smartcard", vai ser vendido em postos selecionados, o que também trará lucro para outras empresas. Por exemplo, farmácias, padarias, bancas de jornais, que venderão esse cartão à população, facilitando a vida do usuário. Uma parte dessa arrecadação será paga por empresas operadoras para esses revendedores.

Concordamos com a ampliação do lote. Estamos de acordo com a Vereadora de que a cidade deverá aumentar o número de lotes. Consideramos que a cidade comporta mais que três lotes.

O SR. ..... - Ela tem uma questão para fazer ao Senhor. Ela pode perguntar agora?

O SR. ..... - Pois não.

A SRA. ..... - Quando o Senhor nos dá esse horizonte de 4 mil aparelhos, a cobertura em quilometragem de ruas, qual é aproximadamente?

O SR. ..... - Cada aparelho desses toma conta de aproximadamente de 20 a 25 vagas, dependendo da posição. Então, divide-se o número de vagas que forem ofertadas. Não sabemos o total de vagas que a Prefeitura colocará em licitação.

A SRA. ..... - O interesse dos Senhores é por toda a cidade ou por segmentos da cidade?

O SR. _____ - O nosso interesse é por toda a cidade. É claro que não há sentido de se colocar ordenamento de estacionamento onde não há frequência de veículos para isso. O serviço envolve, claro, uma zona mais densamente povoada, onde existe o problema de estacionamento.. Em todo o mundo, onde se faz estacionamento, se faz omde existe a demanda por vagas.

Então, eu gostaria de concluir, Sr. Presidente, dizendo que nossa associação está à disposição dos Srs. Vereadores, da comissão da Prefeitura para prestar os esclarecimentos que forem necessários, com absoluta certeza de que essa concessão só trará benefícios à comunidade, à prefeitura e á cidade de São Paulo.

Muito obrigado.

O SR. _____ - Muito obrigado.

Tem a palavra o Sr. Jair Leal.

O SR. JAIR LEAL - Bom dia, nobre Presidente da Comissão de Trasnportes. Ilustres Vereadores. Membros da Mesa. Sociedade civil presente. Ouvimos atentamente as explanações de tantos quantos aqui compareceram. Estamos embuídos de uma representação a priori dos proprietá-

rios de veículos.

Parece-nos que a colocação feita acerca do projeto tem muito mais uma pertinência conceitual com alguns erros, até de ordem jurídica. O projeto fala em concessão, e o Poder Público pode conceder sim serviços. Na ótica do usuário sistema de Zona Azul não há qualquer serviço, por conseguinte, conceder o quê?

Aquilo que o poder público exerce no sistema de Zona Azul, a fiscalização, isto assim é ato administrativo do poder de polícia do ente político. A contraprestação seria vista - como aqui algumas vezes já nos referimos - pela guarda, pela vigilância sobre o bem que está estacionado. Não há essa responsabilidade. Temos também a preocupação igualmente ao Sr. Representante dos lojistas, da Vereadora Aldaíza Sposati de que tudo isso pode parecer igualmente ao que ocorreu em 1993, quando da privatização dos transportes públicos. E no sistema de transportes temos uma prestação de serviço, como temos na coleta de lixo, da assistência médica. Na Zona Azul não há isso.

O Vereador Gilson Barreto, ao apresentar o seu substitutivo, disse: "Estamos tentando apresentar algo menos pior." E ele acertou.

O Sr. Aloísio, da CET, garantiu que não há nem haverá desemprego. Haverá sim, porque todo processo de informatização, acompa-

nhando a modernidade, tem, no seu desaguar, o desemprego. E nós assistiremos isso proximamente com a demissão dos cobradores de ônibus.

Não estou, de maneira nenhuma, defendendo a ferro e fogo o sistema de Zona Azul, mas sou obrigado a defender o emprego do pessoal destacado para fiscalização. Esta fiscalização, Senhores, não pode ser delegada. Este ato pressupõe o exercício efetivo do ato administrativo na concepção do ilustre Doutor Antônio Bandeira de Mello.

Mais uma vez, solicito aos Srs. Vereadores desta Casa que reflitam acerca do processo de privatização. Privatizar finalmente o quê? Se não há prestação de serviços? Evidentemente, chegarão a um consenso. Porque melhor seria inverter a situação, estabelecer um sistema de "leasing", pelo qual a Prefeitura adquire os equipamentos, pagando em 10 anos, porque, se a Prefeitura não é capaz de fiscalizar a Zona Azul, que encerre, que feche as suas portas, porque estará sepultada definitivamente a atribuição do ente político.

A Vereadora apresenta a situação do morador que, pela noite não tem o serviço da Zona Azul e, pela manhã, se vê submetido a ela. Tem razão a Vereadora, assim como têm razão todos os munícipes porque o sistema de implantação de sinalização no trânsito está intimamente ligado à vontade do tecnocrata. E tudo isso tem uma finalidade. Restringir o direito da pessoa.

Evidentemente que não podemos compactuar com isso. Compactuamos sim com o respeito às leis, com a [illegible] obediência no trânsito, principalmente com o respeito ao pedestre, porque, finalmente, todos somos pedestres.

Tomara que esse projeto não seja aprovado da forma como está, porque [illegible] com certeza, atrás disso daqui devem estar algumas empresas, não já pré- constituídas, mas que serão constituídas com a finalidade de participar de uma mamata. O termo "mamata" foi aqui por duas vezes mencionado.

Muito obrigado, Senhores.

O SR. [illegible] - Muito obrigado ao Senhor. Agora ouviremos o Vereador Vicente Cândido.

O SR. VICENTE CÂNDIDO - Bom dia, Sr. Presidente e público presente. Eu queria fazer uma retórica a um companheiro, Vereador Roberto Trípoli. Estou querendo ser Vereador um pouco na cidade de São Paulo. A Câmara de São Paulo está precisando disso.

Eu gostaria de debater soluções para problemas que a cidade vive e que [illegible] são emergentes. Um milhão e 300 mil desempregados; 70 mil crianças [illegible] fora da escola; uma juventude sem nenhuma perspectiva de

vida, de escola, de universidade; apenas 28% dos jovens desta cidade conseguem fazer o 2º grau na idade certa; as empresas indo embora; a cidade perdendo receita a cada ano, porque não há mais atração para o empresário continuar na cidade ou de vir para cá ; o trânsito, transporte, qualidade de vida, violência. Temos aqui na cidade de São Paulo os dois bairros mais violentos do mundo, eu moro perto de um deles e convivo com isso diariamente, onde num universo de 100 mil pessoas morrem 90 por mês. às vezes as pessoas não acreditam, mas só no distrito do Jardim ângela, num universo de 190 mil habitantes, morrem quase 200 por mês.

Então, acredito que a Câmara Municipal de São Paulo deveria estar debatendo esses problemas, chegar para o Sr. Prefeito, ainda mais nesse momento em que estaremos debatendo o orçamento para o ano que vem, e propor qual a solução para esses problemas. Porque fico muito tirs te quando saio de São Paulo - estou indo para Porto Alegre agora e no mês passado estive no Rio - e faço uma brincadeira com algum carioca e convido-o para morar em São Paulo, para ver qual é sua reação. Isso que é Rio De Janeiro, que foi tão queimado, tão citado como uma cidade violenta. Ou então experimente fazer uma brincadeira dessas com alguém de Ribeirão Preto, Franca, Vinhedo, no interior de São Paulo.

Uma pesquisa na Folha de S. Paulo, se não me engano, em

novembro do ano passado, mostrava que 60% dos paulistanos querem ir embora de São Paulo, sonha em ir embora um dia. Se eu fosse prefeito de uma cidade como essa, estaria embaixo do meu travesseiro todo dia essa cartilha juntamente com o mapa da exclusão que a Vereadora Aldaíza Sposati ajudou a elaborar com a PUC para pensar como reverter a cabeça do meu eleitor, do cidadão paulistano. Como faço para reverter isso, para que um dia possa governar uma cidade feliz, uma cidade saudável, em que as pessoas amem sua cidade, queiram se mudar para cá e continuar aqui.

Infelizmente, estamos gastando tempo aqui, como foi o dia de ontem , discutindo projetos polêmicos, de interesse de grupos de pessoas ou de um núcleo muito pequeno do governo.

É um absurdo. Creio que alição de ontem na Câmara de São Paulo mostrou que quando é projeto polêmico, de interesse de vários segmentos, não adianta querer fazer descer goela abaixo. Ontem tínhamos um projeto que envolvia a categoria dos condutoes, dos empresários de ônibus, taxistas, população como maior interessada. Quando é assim, constitua uma mesa redonda, abra o debate na cidade inteira para ver qual é a saída. O assunto é polêmico. Tem gente que não gosta dos perueiros, tem gente que não gosta dos condutores. Mas é importante negociar para não chegarmos àquele impasse de ontem, que, na minha

opinião, a pior situação teria sido ter derrotado os perueiros na Câmara de São Paulo.

Este projeto aqui, apesar de que é possível que dê menos repercussão, é muito polêmico, ele vem goela abaixo da pior maneira, como veio o "fura-fila". Como veio o "fura-fila" neste ano? Na campanha eleitoral, o Sr. Prefeito dizia que ia inovar o sistema de transporte de São Paulo e que seria bancado pela iniciativa privada, mas o projeto veio genérico, não especificava nada, não informava nada, e está aí o edital das obras dizendo que a Prefeitura de São Paulo gastará, com seus próprios recursos - não sei de onde tirará, porque é uma Prefeitura que não tem dinheiro nem para pagar conta de telefone - 183 milhões no primeiro trecho, que compreende 8 quilômetros e meio, do Sacomã até o Parque D. Pedro. Ou seja, esquereram o discurso de campanha, de que era a iniciativa privada que ia bamcar, o projeto caiu na Câmara, e reclamamos desses aspectos, qual era a contrapartida da iniciativa privada e qual era a viabilidade econômica, o que caberia ao poder público e o que caberia à iniciativa privada. O projeto da Zona Azul é a mesma coisa. Qual é o fluxo? Qual é a viabilidade econômica? Por que não está dando certo? O quanto a iniciativa privada está investindo e o quanto dará de retorno em determinado prazo? Por que ela está interessada?

Então, é isso que falta.

Quero ainda dizer que o projeto é inoportuno pelo momento por que passa a cidade de São Paulo. Essa história de que vai trazer mais emprego... Eu não vi até agora uma estatal ser privatizada e aumentar o número dos empregos. O empresário está olhando para o dinheiro em seu bolso no final do mês, não está preocupado com a questão social. Não são todos, mas a maioria tem essa mentalidade, que é o do empresariado brasileiro. Então, duvido que aumente o número de empregos. Se aumentar, o lucro vai aumentar desproporcionalmente. O quanto vai aumentar de vagas? Por que é que a Prefeitura já não aumenta agora para criar mais empregos dentro da própria CET?

Da maneira como vem o projeto, que é privatizar um único departamento da empresa, o único que dá receita direta e própria. É muito esquisito. O grande álibi dos privatistas no Brasil é o de que estatal é ineficiente; na mão da iniciativa privada, vai dar lucro e vai-se viabilizar. Nesse caso, não se aplica. Estamos mostrando aqui todas as contas, inclusive as contas do Governo, de que dá lucro. Aliás, fazer multas, autuações, vender o espaço da cidade por 2 reais uma hora ou duas horas só pode dar lucro. Então, por que eu vou passar isso para a iniciativa privada? Qual o aporte de capital de que preciso para investir em tecnologia, informatização, para que eu possa aumentar a eficiência, aumentar as vagas e faturar mais? Precisava desse estudo. Para

ser transparente na cidade, para lidar com a Câmara de São Paulo, precisaria desse estudo, pelo menos. Porque, senão, a Câmara de São Paulo, mais uma vez, vai assinar um cheque em branco para a Prefeitura, como foi o caso do "fura-fila". Ele é inoportuno por causa disso. Num momento em que a cidade vive uma crise sem precedentes da questão do emprego, vem um projeto desse com a possibilidade de gerar ou desemprego ou muito lucro para a iniciativa privada.

Quero discordar do Senhor que falou agora há pouco de que o projeto ajuda a resolver o problema do trânsito de São Paulo. É outra contradição. à medida que o próprio Executivo mandou para cá o projeto de medida de restrição à circulação de automóveis, se aumento mais os estacionamentos, estou incentivando o uso dos automóveis. Então, teria que ter medida em contrário.

Quero fazer uma afirmação, mesmo que seja polêmica: privatizar um departamento da CET, seria parecido com a privatização da Vale do Rio Doce somente a mina de ouro. Só essa parte, que é o filé mignon eu vou privatizar. O resto deixo fora. Ou os PROERs aí que o Governo andou fazendo. Está certo?

Outra coisa: o principal item de despesa do departamento da empresa é a fiscalização, e a fiscalização é função típica de estado, não vai poder privatizar, vai continuar com o poder público.

Então, não vejo por quê. É só para comprar parquímetro, para informatizar? Isso aí se faz. O próprio lucro que está dando o departamento pode ser usado nisso. Já que vou ter que manter a fiscalização, as autuações, com o Estado, que não posso privatizar, não tem por que meter a inicaitiva privada no meio.

Então, considero o projeto inoportuno, genérico, é um cheque em branco para o poder público e é um presente para a iniciativa privada. Quero ver depois como já está demonstrado com o fura-fila", que eles amarraram o edital de tal forma que estão fazendo uma pré-seleção antes de abrir o edital. Estão fazendo uma pré-seleção sem informar os interessados. O edital sai sem projeto básico, com projeto executivo exigindo um capital social altíssimo sem saber o valor da obra e sem ter acesso ao que será a obra. Os atestados que exigem para fazer a obra são absurdos. São muito mais aberrantes do que naquele caso da Marginal que o Maluf perdeu na Justiça. Creio que foi uma ação até da Vereadora Aldaíza Sposati.

Isso aqui vai para o mesmo caminho. Portanto, devemos ficar atentos a isso. Creio que a cidade não deveria estár debatendo isso. Há casos muito mais urgentes sobre os quais a Câmra deveria estar-se debruçando para achar solução, e não mais um presente para os amigos do Governo.

O SR. _____ - Obrigado, Vereador.

Vamos ouvir agora o Senhor Salomão Gavendo(?), da Câmara dos Dirigentes Lojistas da Cidade de São Paulo.

O SR. SALOMÃO GAVENDO - Bom dia, Sr. Presidente, Mesa, Senhores e Senhoras presentes. A Câmara de Dirigentes Lojistas da Cidade de São Paulo é entidade que os Senhores conhecem como Clube de Diretores Lojistas, agora sob nova denominação, que está presente em 800 municípios de todo o Brasil. Também aqui em São Paulo ela se propõe a representar aquele pequeno lojista, aquele que tem problemas um pouco distintos daquele maior, bem localizado, na área central da cidade, que também sofre e que também está presente em toda a comunidade. Esse lojista pequeno, seja em São Mateus, Itaquera, Pirituba, Parelheiros, ele normalmente mora no bairro, participa da comunidade, sofre os problemas e está muito mais ligado à propria comunidade em volta do seu estabelecimento do que talvez os outros grandes estabelecimentos, shoppings e grandes magazines, que normalmente são apresentados como a realidade do comércio em São Paulo.

O que acontece no meu bairro, onde tenho loja, na Vila Prudente, por exemplo, em que por duas vezes se instalou Zona Azul e que por duas vezes a CET aboliu a Zona Azul por motivos meramente econô-

micos?

Os critérios hoje são puramente técnicos, ainda. Estou fazendo essas considerações para aproveitar a oportunidade desse projeto aduzindo às palavras do Tuma , aqui do Centro, que foram realmente pertinentes e da Vereadora Aldaíza Sposati, que precisamos, na verdade, rediscutir todo o sistema. Aproveitar a oportunidade. A concessão a entidades privadas passa a ser um detalhe agora, um detalhe de trabalho. Esses empregos são muito importantes, precisamos mantê-los. Mas cada loja que fecha aqui em São Paulo destrói o emprego de cinco pessoas ou mais. É o dono da loja, sua esposa, seu filho, um ou dois empregados. Isso não aparece em estatísticas. É só andar pelas ruas de São Paulo a pé, aqui pelo Centro, e veremos que há muitas placas"Passa-se o ponto." "Fechado" Vende-se", com muitas lojas fechadas. Isso dá um volume de desemprego muito grande, que também está ocorrendo.E o que faz esse lojista? Ele não tem como garantir o estacionamento, o trânsito de pessoas a sua loja, na porta de sua loja, porque a CET acha que, por exemplo, na Vila Prudente, não é econômico manter uma Zona Azul. Mas no instante que termina a Zona Azul não se encontra vagas para estacionar. É um paradoxo. A Zona Azul pode e deve ser usada também para aumentar esse número de vagas e para incrementar todo o comércio de São Paulo, que é um grande gerador de emprego. É talvez uma das vocações da nossa cidade.

Precisamos aproveitar a oportunidade e instituir conselhos comunitários para decidir sobre a Zona Azul. Os moradores, como foi bem lembrado aqui, devem ser escutados, os lojistas e outras entidades do próprio bairro.

Nossa posição, finalmente, quanto ao projeto, é essa. Apoiando o que o colega Tuma afirmou aqui, precisamos discutir basicamente o princípio da Zona Azul, a forma social, como ela deve ser implantada. E a concessão para a entidade privada, para nós, é um detalhe à parte.

Obrigado.

(Palmas)

O SR. ..... - Tem a palavra o Vereador Arselino Tatto. Registro a presença do Vereador Natalício Bezerra.

O SR. ARSELINO TATTO - Srs. Vereadores. Público presente. A bancada do PT, na próxima terça-feira, discutirá um posicionamento em relação a este projeto. E eu vou defender na bancada uma posição totalmente contrária. Isso daqui é uma grande negociata. Isso aqui é um cheque em branco ao Executivo. [redacted]

Onde está a contrapartida? O que a Prefeitura vai ganhar com isso? São 24 mil vagas que se entregam hoje para a iniciativa privada, e que o único benefício que se coloca aqui, que ao final desse periodo, os equipamentos ficarão para A Prefeitura. Não é melhor investir mais na CET, que é uma empresa importantíssima que está dando lucro, e ampliar o número de vagas? Garantindo o emprego, gerando mais empregos através dos funcionários da CET? Será que para gerar emprego é necessário só operar com a iniciativa privada? Como é que a Câmara Municipal pode aprovar um projeto extremamente genérico como este? Onde ninguém se responsabiliza, por exemplo, se roubar o toca fita de um carro, se riscar o carro. Ninguém assume a responsabilidade, nem a Prefeitura e nem a emprega que vai gerenciar. Que garantia a população têm? Qual a melhoria para a população? O decreto regulamentador depois vai dizer qual é o preço, qual é o tempo, e nós vereadores vamos votar isso? Para depois a Prefeitura fazer o que bem entender. Isso é um cheque em branco sim. Isso é um absurdo. Se o Presidente desta Casa agir com bom senso, vai devolver esse projeto para o Executivo. Isso aqui não é brincadeira. Temos a reponsabilidade de legislar em favor da população. Já não chega o preço extorsivo

que é cobrado nos estacionamentos dessa cidade? Agora vamos entregar isso aqui de mãos beijadas. Na primeira audiência pública que nós tivemos aqui, foi colocado isso. Não houve vontade política de se alterar nada. Nada ! No art.11, a Secretaria de Transportes, poderá transferir para empresa pública, ou sociedade de economia mista, controlada pela Prefeitura a competência para gerenciar ou organizar. Poderá. Mas nem isso que deveria ser feito está garantido. Poderá, não é garantia. Significa que a Prefeitura não vai gerenciar. Vai contarar uma espécie de logus que gerencia a questão do lixo, que gerencia o programa de asfalto da cidade. Esse projeto aqui não vai receber apoio da minha bancada. Disso tenho certeza absoluta. Isso aqui não pode passar nesta Casa. Há necessidade de se refletir e que esta Comissão emita o parecer contrário. Com é que pode entragar durante 30 anos de mão beijada para um grupo de empresários da cidade gerenciar o espaço público? Quando entramos com um projeto de lei para tentar um terreno para construir uma creche, não se concsegue a concessão da Prefeitura, agora vêm da Prefeitura, vêm do Executivo a entrega de mão beijada de todos os estacionamentos da cidade as va-

gas da Zona Azul, que aí estão, garantia de emprego dos trabalhadores da CET. Não vão ter não. Na CMTC quando privatizaram também falaram que os trabalhaores iriam ter o emprego garantido. Sabem onde esses trabalhadores estão? Estão aí na economia informal ou no desemprego. Essa é a garantia que os funcionários da CET vão ter. É o desemprgo, o olho da rua. Não tenham dúvida em relação a isso. (Palmas)

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Com a palavra o Sr. José Maria Seminaldo da Confederação Nacional dos Trabalhadores em trasnportes.

O SR. JOSÉ MARIA SEMINALDO - Sr. Presidente, Srs. Vereadores, Sras. e Srs.,pelo setor viário da Confederação Nacional dos Trabalhaodres em transportes, fizemos uma análise em cima desse projeto e não conseguimos achar um só motivo, no qual pudessémos se apegar em dizer que esse projeto beneficia a população de São Paulo. Só chegamos a mesma conclusão em que muitos companheiros que me antecederam aqui chegaram. É a simples entrega do espaço públioo para o setor pri-

vado explorar.

Era bom que todos atentassemos a uma questão que foi colocada pelo nobre Vereador Arselino Tatto, no sentido dos estacionamentos. Alguém já verificou os preços que se cobram nos estacionamentos privados aqui em São Paulo? No mínimo, por uma hora, se paga 6 reais em estacionamento descoberto, onde os manobristas riscam seu carro, manobram para lá, para cá, enfim os estacionamentos por esse tipo de serviço, cobram no mínimo 6 reais por uma hora. Na região da Av.Paulista, chegam a cobrar até mesmo 15 reais por uma hora, dependendo do evento que esteja acontecendo, da aproximidade com o Teatro, ou outra atividade. Isso senhores, certamente irá acontecer também na Zona Azul, hoje para se estacionar uma hora na Zona Azul custa 1,20 cantavos. Não temos dúvida que esse preço será triplicado na mãos da iniciativa privada, porque eles querem lucros. Esse discurso privatizante do lucro fácil, que foi sempre utilizado em todas as privatizações, aquei não cabe, já foi colocado isso. A CET, Zona Azul é um setor que dá lucro para o Município. Dá emprego. Tudo isso vai acabar se for para o setor privado. Isso não vai criar mais emprego no setor privado. Vai prejudicar

também os senhres lojistas. Isso vai prejudicar o munícipe que encontra vaga fácil hoje para estacionar, comprar um determinado produto hoje em uma loja e sair. Beneficia o usuário. Tivemos fazendo alguns levantamentos de experiências com os tais parquimetros. Estivemos na cidade de Vinhedo, onde pudemos verificar o parquímetro que está lá instalado, é um verdadeiro trambolho colocado em cima da calçada, calçada, que por exemplo, não existe aqui em São Paulo para o pedestre andar hoje. O pedestre já encontra uma dificuldade para transitar nas calçadas hoje, vai encontrar mais uma. São verdadeiros trambolhos, uns aparatos grandes que serão colocados nas calçadas prejudicando, também o pedestre. Esse ponto de vista também tem que ser analisado nesse projeto.

A questão da mecanização do sistema não deu certo em Vinhedo. Na administração atual --- porr que issso foi implantado na Administração anterior --- quis voltar atraś, e não pode. Não pode pelos mesmos motivos que estão também aqui nesse projeto. Prevê a concessão por um determinado número de anos, e antes disso, não se pode voltar atrás, foi o que aconteneu com a Administração Atual de Vinhedo. O que

está acontecendo em Vinhedo hoje? Existem aqueles trambolhos na calçada, e estão se vendendo talões da mesma forma que era antigamente, e como é hoje aqui em São Paulo. Quem está vendendo talões lá agora? Não é mais a empresa que fazia isso. Não é mais a Prefeitura. É a empresa que ganhou a concessão. Colocou os trambolhos, eles não funcionaram, voltou ao sistema antigo porque não pôde voltar atrás no projeto depois de aprovado. Isso também tem que ser pensado pelos senhores vereadores. Mas também vamos pedir para que essa comissão dê um parecer desfavorável a esse projeto,iria mais adiante, pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes, apelamos aos senhores vereadores pela retirada desse projeto, ---- se o Sr. Presidente me permite gostaria de fazer aqui uma pequena consideração, inclusive política a respeito desse projeto ---- Se prestarmos atenção na data em que esse projeto deu entrada nesta Casa, 26 de agosto de 1996, em pleno calor da campanha eleitoral do governo anterior hoje que ele está passando por uma Comissão, por exemplo, por uma audiência pública, esse objetivo não teria acontecido se os Sindiviários não tivesse pedido essa audiência pública, porque a idéia do Executivo, era aprovar a toque de caixa esse projeto.

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
G14	2	dalva	Trânsito	17.10		51

Aconteceu a audiência pública. Esse projeto entrou nesta Casa em plena campanha eleitoral, o que pressupõe que haja aí uma oferta de campahha para alguns determinaods setores que controlam os estacionamentos nessa cidade, esse é um motivo que também os senhores vereadores terão que pensar a respeito. Pela conferação nacional dos trabalhadores em tranpportes, somos pela retirada desse projeto, para que se pense melhor, inclusive, para que os senhores vereadores usem as suas prerrogativas de criarem alternativas, por exemplo, em Campinas o setor de Zona Azul funciona da mesma forma que em São Paulo. Só que venda de talões -e é um projeto social. Projeto chamada "Arco-iris" onde a venda de talões da Zona Azul é executada por meninos, ex-meninos de rua que hoje estão no projeto vendendo o talão de manhã e a tarde na escola. Vende a tarde e na escola de manhã. Aqui em São Paulo podemos pensar em prjeto social como este. O que não se pode - é entregar de mão beijada para o setor privado, para os ganancio- sos empresários do setor garagistas de São Paulo, uma parte tão importante da nossa cidade, como são as vagas da Zona Azul. Muito obrigado.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Com a palavra o Sr. Carlos Zarattini.

O SR. CARLOS ZARATTINI - Sr. Presidente, Srs. Vereadores, Sras. e Srs. presentes. Em primeiro lugar, aproveitando a questão que foi colocada pelo Vereador que me antecedeu, pedir a Vereadora Aldaíza Sposati que retomasse a discussão na Comissão de Política Urbana, sobre a questão do espaço urbano. Porque a instalação de parquímetros nas calçadas significa a diminuição do espaço do pedestre. Acho que seria muito interessante se debater essa questão, porque hoje vemos as calçadas ocupadas por ambulantes, por floreiras, por postes, placas de sinalização, e agora vamos ter os parquímetros. Isso significa menos espaço para o pedestre em uma cidade onde o carro tem todo espaço que quer.

Em relação a origem da Zona Azul, ela foi criada para democratizar o estacionamento nas áreas comerciais, favorecendo a rotatividade e a presença de pessoas nos comércios, para que aquela vaga não ficasse ocupada o dia todo, por um único carro e várias pessoas pudessem se utilizar e acessar

ao comércio. Essa é a origem e objetivo da Zona Azul. Por isso que ela tem , inclusive, uma taxa bastante baixa em relação ao que é hoje os estacionamentos particulares. O objetivo da Zona Azul, não é o de auferir lucros. E sim possibilitar a rotatividade circulação das pessoas no comércio. Então, ao se passar para a iniciativa privada, o objetivo vai ser outro, o de auferir lucros, e com isso vamos perder na cidade de São Paulo a possibilidade, porque vai se formar um monopólio, que vai pressionar para que haja um aumento de tarifa na Zona Azul. Então os senhores comerciantes que hoje se beneficiam de um estacionamento relativamente barato perto do seu comércio, vão perder mais essa possibilidade. Vai ser menor o número de pessoas que vai circular na região do comércio. Então no projeto se fala, no seu artigo 8º, que as condições econômicas e financeiras da exploração, inclusive os mecanismos de preservação do equilibrio, inicialmente estabelecido, deverão estar contido na concessão. O equilibrio econômico financeiro, inicialmente estabelecido, considerando os dados que foram dados pelo Sindicato e as ponderações da Secretaria de Transportes, chegamos em um lucro da Zona Azul de 1 milhão e

meio de reais por mes. O que dá 18 milhões de reais por ano. Esse equilibrio econômico financeiro, segundo diz o projeto, tem que ser preservado, Chegam as empresas concessionárias que vão dizer, que não. Nós tivemos que instalar um parquímetro de 15 mil reais. Puxa vida, 15 mil reais é o preço de um automòvel. São sete computadores de 200 megahertz. É o preço de um apartamento no Cingapura. Esse é o preço de um parquímetro, 15 mil reais? Isso vai ter que ser pago. Isso vai abrigar ao aumento da tarifa da Zona Azul. Portanto da diminuição do número de pessoas circulando do poder de consumo da população. Acho que esse projeto é danoso para as finanças municipais, porque diminui a aarrecadação da CET, e a CET vai ter que tirar dinheiro de algum outro lugar para poder tapar seu buraco. Vai ter que tirar dinheiro do PAS, do Cingapura, de algum lugar esse dinheiro terá que sair, são dezoito milhões a menos na arrecadação da CET. Então é danoso paras as financças municipais. É danoso para a economia popular, porque vai trasnferir renda do consumidor para um monopólio de empresas. É danoso para o comércio porque diminui a possibilidade da população acessar o cemércio. E é danoso, finanlmente, aos trabalhadores da CET que vão perder seus pos-

tos de trabalho. Não adianta aqui dizer que estacionamento cria empregos. Outro dia entrei no estacionamento do Hospital Santa Catarina, gatei 30 reaais, e totalmente automatizado, para aperta um botão, sai um tiquet... Totalmente automatizado, não tem emprego nenhum.

Então minha gente em uma cidade como esta, temos que seguir um pouco o exemplo que está ocorrendo nos países da Europa. A França vai aplicar, vai investir em pagar salários para a juventude realizar trabalhos que não estão existindo. O governo é que vai pagar os saláarios para que a juventude tenha emprego. Aqui em São Paulo, não. A coisa mais fácil é destuir emprego. Esse projeto o seu objetivo é destuir emprego é demitir trabalhadores e transferir os lucros e parte da renda da população para algumas poucas empresas. Gostaria de saber se haverá concordância dessas empresas e da Secretaria de Trasnporte, em por exemplo, administrar junto com os comerciantes essas zona azul. E colocar tarifas que esses comerciantes julgam justa. Porque se os comerciantes não abrirem o olho, eles é que vão perder também. Então que o comerciante venha dizer para a consessionária, quanto é que deve

ser cobrado por hora na Zona Azul administrada por empresas privadas. Acho que foi bem colocado pela liderança do PT, tem que ser retirado esse projeto. Esse projeto é uma vergonha, que prejudica a população, não há possibilidade de discussão sobre isso, porque é um projeto que vai causar enormes malefícios a cidade de São Paulo. Muito obrigado.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Com a palavra o Sr. Paulo Kioto Fraciono, presidente do sindicato das empresas de estacionamentos do Estado de São Paulo.

Último orador inscrito, por que ao meio dia temos que encerrar a reunião. Esse projeto vai ser transcrito, o Executivo responserá as informações que a nobre Vereadora Aldaíza Sposati solicitou, e quinta-feira será feita a reunião da Comissão de Trânsito e Transporte, onde os membros votará a respeito desse projeto.

O SR SERGIO MORATI - Sr. Presidente, Srs. Vereadores, Sras. e Srs. presentes, estou aqui representando o [redacted] Sindicato das Empresas de Estacionamento e Garagens do Estado de São Paulo. Queremos colocar nossa posição em relação a esse projeto. Até o momento, nós não fomos consulta-

do sobre a existência dele, e nós não opinamos em enhum momento sobre os aspectos técnicos, e nós defendemos uma solução técnica. Acho que aqui não se tratar de geração de receita, de geração de emprego. o que precisamos na verdade discutir, são aspectos técnicos. Precisamos que a implatação da Zona Azul se paute naquilo que foi na verdade o ideal da criação dela. Era democratizar e disciplonar as vagas para a cidade. Então o que percebemos hoje? Que a Zona Azul perdeu o princípio que noorteou a criação dela. Hoje são criadas vagas com o objetivo de gerar receitas. Hoje temos Zona Azul criadas em regiões que deveriam ser preservadas para circulação de veículos, e não, hoje se criam Zona Azul, simplesmente para aumentar essa malha e para gerar receitas. Então o que queremos? Queremos que a Zona Azul seja implantada em uma macro política urbana da cidade. Que seja enquadrada dentro do aspecto do trasnporte público, dentro do aspecto da circulação de veículos, no estacionamento de veículo Até o momento essa questão técnica, não foi colocada. A nobre Vereadora já defendeu essa coloaação aqui, outros vereadores também defenderam, acho que precisamos retomar essa discussão, e começar a discuti-la, tomando como princípio, realmente o aspecto funcional e técnico da cidade, enquadrada no plano urbanístico. Gostaria

inclusive de defender a posição do Sindeparque, foram feitas algumas críticas em relação as empresas de estacionamentos e em nenhum momento ela foi consultado. Acho que as críticas devem ser feitas, principalmente quando se conhece uma atividade. Muitas vezes se fazem críticas sem conhecer o funciomamento, sem conhecer os aspectos funcionais, suas despesas, seus problemas, sua lucratividade. Essa questão da Zona Azul, em absolutamente não tem nada a ver com a atividade do estacionamento. Elas são feitas dentro de um princípio totalmente diferente, quando se utliza a via pública sem nenhum tipo de responsabilidade em relação aos veículos, sem nehuma locação de bens, nós alugamos imóveis em São Paulo, imóveis que são em locais valorizados, caros e nem um aspecto tem a ver com a Zona Azul. O que fazemos é interiorizar os veículos, tiramos os veículos das ruas e trazemos para dentro das quadras. É um princípioarquitetônico que é defendido no mundo inteiro. E a Zona Azul, não. O que se pretende? Utilizar a via pública. O que devemos ter hoje na Zona Azul? Devemos privilegiar a circulação dos veículos. A instalação da zona Azul,tem que ser feita de conformidade com o plano urbanístico, e não querendo gerar emprego ou gerar receita. XO

princípio urbanístico é o bem da comunidade, o bem da cidade de São Paulo. Era o que tinha a dizer. Muito obrigado.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Com a palavra o Sr. Jacson, agente comunitário.

O SR. JACSON - Sr. Presidente, Srs. Vereadores, Sras. e Srs. presentes, gostaria de acrescentar ao que já foi dito, uma denúncia vinda por parte da comunidade em relação a Zona Azul. Se a Prefeitura não dá cheques em branco, como já foi dito aqui diversas vezes, para funcionários da CET, para cambistas de Zona Azul, nem pensar. O que estamos assistindo hoje* nesse setor, é uma coisa escabrosa, são pessoas que você, vai ter muita sorte, se conseguir ter 15 reais por um talão de Zona Azul, caso você não tenha esses 15 reaais e queira fazer um cheque, eles aduteram o cheque que era de 15 reais, e passa a ser de 1.500 reais. Gostaria de acrescentar para vocês o silêncio da CET, a quem eu tenho um profundo

respeito, nessa matéria, chega a ser conivência, eu não sou funcionário da CET, sou apenas um colaborador, mas os funcionários não podem ser confundidos com essa execrescência que existe hoje em termos de cambismo. Aliás esses funcionários deveriam fazer com que fôssem mais respeitado nessa área, para não ser confundido, é claro, com cambistas. Isso é uma vergonha, e para usar de uma outra expressão que já foi dita na televisão, "aui tem café no bule". Muito obrigado.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Na próxima quinta-feira a Comissão vai se reunir, às 14h. para fazer o parecer do projeto.

Estão encerrados os nossos trabalhos.

Folha n.º 222 do proc. n.º 721 de 19 97

CE.PR Nº 536/97

ECB/sap

São Paulo, 22 de outubro de 1997

Exmo. Sr.

Vereador José Viviane Ferraz

MD Presidente da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Câmara Muncipal de São Paulo

Senhor Vereador:

Em atenção às solicitações oriundas dessa egrégia casa legislativa anexamos:

a) Respostas aos quesitos formulados pela Exma. Sra. Vereadora Aldaíza Sposati através de ofício datado de 12/06/97.

b) Respostas aos quesitos de audiência pública realizada em 07/10/97.

c) Manifestação de 17/10/97 do Sindicato dos Trabalhadores no Sistema de Operação, Sinalização, Fiscalização, Manutenção, Planejamento, Viário e Urbano do Estado de São Paulo a respeito do projeto de lei nº 721/96 (em devolução).

d) Contestação desta companhia quanto aos números apresentados pelo Sindicato no expediente referido no item c.

Aproveitamos a oportunidade para renovar a V.Sa. nossos protestos de elevada estima e consideração.

Atenciosamente

NELSON I. MALUF EL-HAGE

Presidente

ceprcm.doc

Folha n.o 223 do proc.
n.o 721 de 19 96

SINDICATO DOS TRABALHADORES NO SISTEMA DE OPERAÇÃO, SINALIZAÇÃO, FISCALIZAÇÃO, MANUTENÇÃO,PLANEJAMENTO, VIÁRIO E URBANO DO ESTADO DE SÃO PAULO
Rua Dr. Teodoro Baima, 68 - Vila Buarque - São Paulo - SP - CEP: 01220-040
FONE: 605-6185 - FONE/FAX: 259-7464
SUBSEDES: "SANTOS" - R. 15 De Novembro, 172 - 4º Andar - Fone: (013) 219-4900
"CAMPINAS" - R. Regente Feijó, 616 - Centro - Fone/Fax: (019) 231-8184
CGC - 66.662.297/001-69

São Paulo, 17 de outubro de 1997.

PROJETO DE LEI 721/96

O Projeto envolve jogo de interesse

O Projeto de lei 721/96, simplesmente entrega de mão beijada, as vagas de estacionamento rotativo(sistema Zona Azul) ou seja, um espaço público para os empresários que deverão explorá-lo por um prazo de 30 anos, o único investimento, seria a mecanização do sistema através de parquímetros ou similares.

Como se pode perceber a tentativa de se entregar a Zona Azul, para a iniciativa privada, não é simples processo de privatização, mas sim uma grande negociata, onde ganham os empresários do setor de estacionamentos e quem perde são os trabalhadores da Gerência de Estacionamento Rotativo da CET – Companhia de Engenharia de Tráfego, pois não temos dúvida que se aprovado este Projeto entreguista, a consequência será o desemprego.

O objetivo do sistema Zona Azul

É a operação do estacionamento rotativo, que visa assegurar a democratização do espaço urbano, possibilita a utilização de uma vaga, por vários usuários, durante o dia facilitando principalmente as atividades de comércio em locais mais adensados. São operadas cerca de 24.000 vagas na cidade de São Paulo, com quase dois milhões de usuários por mês.

As vagas de estacionamento estão distribuídas em 165 setores de 33 áreas e 11 escritórios, onde são distribuídos diariamente, os 500 funcionários, Agentes de Trânsito, diivididos em dois turnos.

Em cada setor existem em média 150 vagas de estacionamento.

Folha n.º 224 do proc.
n.º 724 de 19 96

SINDICATO DOS TRABALHADORES NO SISTEMA DE OPERAÇÃO, SINALIZAÇÃO, FISCALIZAÇÃO, MANUTENÇÃO,PLANEJAMENTO, VIÁRIO E URBANO DO ESTADO DE SÃO PAULO
Rua Dr. Teodoro Baima, 68 - Vila Buarque - São Paulo - SP - CEP: 01220-040
FONE: 606-8185 - FONE/FAX: 259-7454
SUBSEDES: "SANTOS" - R. 15 De Novembro, 172 - 4º Andar - Fone: (013) 219-4900
"CAMPINAS" - R. Regente Feijó, 616 - Centro - Fone/Fax: (019) 231-8184
CGC - 66.662.297/001-69

Os Números da Zona Azul

A média mensal de venda de talões é de 200.000 (duzentos mil) talões. Com meta prevista pela Companhia de 250.000 (duzentos e cinqüenta mil) talões.

Receita X Despesa Zona Azul – MÊS AGOSTO/97

Zona Azul

Talões: (vendidos)	R$ 2.590.000,00/mês	
Multas: (22%)	R$ 4.400.000,00/mês	
Total:	R$ 6.990.000,00/mês	
Despesa com **Agentes de Trânsito – Zona Azul:**	R$ 900.000,00/mês	Diárias - Transport - Uniform - Vencim
Resultado Líquido:	R$ 6.090.000,00/mês	

Folha n.º 225 do proc. n.º 721 de 19 96

Sindviários a Força de quem Trabalha no Sistema Viário
SINDICATO DOS TRABALHADORES NO SISTEMA DE OPERAÇÃO, SINALIZAÇÃO, FISCALIZAÇÃO, MANUTENÇÃO,PLANEJAMENTO, VIÁRIO E URBANO DO ESTADO DE SÃO PAULO
Rua Dr. Teodoro Baima, 68 - Vila Buarque - São Paulo - SP - CEP: 01220-040
FONE: 605-8185 - FONE/FAX: 259-7454
SUBSEDES: "SANTOS" - R. 15 De Novembro, 172 - 4º Andar - Fone: (013) 219-4900
"CAMPINAS" - R. Regente Feijó, 818 - Centro - Fone/Fax: (019) 231-8184
CGC - 66.662.297/001-69

Orçamento CET – Proporção Zona Azul

Secretaria de Finanças:		R$ 10.500.000,00
Multas: (22%) = 4.400,00		R$ 19.962.104,00
Talões **Z. Azul:**		R$ 2.588.809,00
	Total:	R$ 33.050.913,00
Zona Azul = Receita = Talões =		R$ 2.588.809,00
Multas: (22%) =		R$ 4.400.000,00
Total: = 21,14% **(do orçamento da CET)**		R$ 6.988.809,00

Conclusões:

* A privatização como está sendo proposta, causará maiores encargos financeiros aos usuários e prejudicará os lojistas e usuários, na questão de rotatividade do sistema de vagas.

* A privatização da Zona Azul, interfere e causa menor investimento na manutenção do sistema de trânsito na capital como: Segurança, Educação, Fluidez, Sinalização.

* Os trabalhadores da CET, também perdem, pois o quadro poderá ser reduzido principalmente na área da Zona Azul, muito embora, o quadro de pessoal da empresa esteja muito além das necessidades da cidade. A perda de arrecadação será uma desculpa a mais para os incompetentes da administração pública promoverem demissões.

José Augusto de Oliveira Calazans
PRESIDENTE
RG. 7 702 626

Folha n.º 226 do proc. n.º 724 de 19 96

Esclarecimentos sobre os comentários emitidos pelo Sindicato dos Trabalhadores no Sistema de Operação, Sinalização, Fiscalização, Manutenção, Planejamento Viário e Urbano do Estado de São Paulo, ***datado de 17/10/97.***

PROJETO DE LEI 721/96
PRIVATIZAÇÃO DO SISTEMA ZONA AZUL

- **Talões vendidos:** a informação do Sindicato baseou-se na arrecadação do mês de agosto/97.

  . Entretanto devido à sazonalidade, deve-se usar a média mensal - R$ 2.119.667,41

- **Multas :** o valor arrecadado de multas é recolhido diretamente aos cofres públicos, se caracterizando receita da PMSP.

  . Portanto não se constitui nem receita e nem orçamento daCET.

- **Custo - (Despesas com agentes de trânsito):**

  . deve-se considerar o custo médio mensal acrescido dos tributos (7,65%) - R$ 1.116.416,00.

11-JUL-97 15:01 TEL:

Folha n.º 27 do Proc. n.º 721 de 1996

18 - OF-LLGB
OFICIO N.0892/1997

Câmara Municipal de São Paulo

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Esta Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, solicita sejam encaminhados ao Executivo os seguintes pedidos de informações sobre o Projeto de Lei nº 721/96, de autoria do Sr. Prefeito, para que o mesmo, através de seus órgãos técnicos, se pronuncie sobre a matéria, fornecendo subsídios para elaboração de um parecer abalizado sobre a matéria.

1. O artigo 6º do Projeto de Lei prevê que as vagas da concessão compreenderão aquelas hoje exploradas pelo sistema de zona azul e outras a serem especificadas pela CET e pela SMT, havendo ainda a possibilidade da ampliação do número de vagas. Considerando que a oferta do nº de vagas de estacionamento pode ser um importante instrumento para a operação do sistema de trânsito da Cidade o Executivo considera adequada a inclusão da possibilidade de redução da sua oferta no texto do Projeto de Lei?

2. Ainda considerando o importante papel que a oferta de vagas de estacionamento pode ter no planejamento e operação do sistema de transportes, o Executivo considera adequado que a proposta inclua a possibilidade de tarifas diferenciadas?

3. Considerando que a Lei Orgânica do Município prevê no seu artigo 174 que "o sistema local de transporte deverá ser planejado, estruturado e operado de acordo com o Plano Diretor" o Executivo não considera excessivo o prazo limite de 30 anos para a concessão da exploração do estacionamento rotativo nos logradouros públicos do Município?

4. Quais são as vagas de estacionamento disponíveis em cada região da cidade? Quais dessas vagas são hoje destinadas à zona azul? Existe intenção de aumentar a oferta de vagas de estacionamento em alguma região da cidade?

5. Quais as tecnologias disponíveis para o sistema de parquímetros? Como essas tecnologias permitem uma redução da evasão de receita, conforme citado nas justificativas do Projeto de Lei?

6. Por qual, ou quais, tecnologias o executivo tem preferências? Por quê?

7. Como será a oferta de vagas de estacionamento nos pontos de mudança de modo de transporte tais como nas proximidades das estações do Metrô?

8. Que tarifa, ou tarifas o Executivo considera adequadas ao serviço?

9. O Executivo tem referências de experiências de outras cidades no uso das tecnologias pretendidas? E quanto ao modelo de concessão pretendido?

em, 12/06/97

Vereadora Aldaiza Sposati
Presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente

Defiro, em 17/06/

Vereador Nelo Rodolfo
Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º 27 do Proc. n.º 59-002.154-96-32

ANTÔNIO CARLOS V. PORTO
RF: 604.871.1.00
SGM/ATL III

PAPEL PARA INFORMAÇÃO RUBRICADO COMO FOLHA Nº _____ DO PROCESSO Nº 59.002.154 / 96-32

_____/_____/_____ _____
Data Assinatura

Folha n.º 228 do proc. n.º 721 de 19 96

Processo: 1996/138.073-6
Interessado: SGM/ATL
Assunto: Projeto de Lei nº 721/96

Sr. Presidente,

Em atenção à solicitação da folha 27, referente às questões formuladas pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, esclarecemos quanto aos itens:

1. Sim. Para melhor esclarecimento a respeito, propomos a redação conforme segue.

   "Art. 6º - As vagas da concessão de que trata essa lei, serão definidas pela Companhia de Engenharia de Tráfego, abrangendo as atualmente operadas, podendo ser ampliadas ou reduzidas conforme as necessidades operacionais, obedecendo critérios de gestão de tráfego, levando-se em consideração o importante papel que a oferta de vagas de estacionamento tem no planejamento e operação do sistema de transporte e no desenvolvimento urbano."

2. Sim, e propomos a seguinte redação:

   "Art. 7º - A política de preços será definida através de Decreto que determinará o valor do custo unitário da unidade de estacionamento - UE."

   "§ Único - A Companhia de Engenharia de Tráfego, estabelecerá a quantidade de UE's adequadas aos locais, podendo variar espacial e temporalmente, segundo critérios técnicos já mencionados no artigo anterior."

3. Temos conhecimento dos seguintes prazos de concessão:

   - Buenos Aires - dez anos;
   - Quilmes - dez anos;
   - Baia Blanca - dez anos;
   - Santa Fé - cinco anos prorrogável por igual período;
   - Cidade do México - doze anos a partir da implantação do sistema;
   - São Bernardo do Campo - três anos prorrogável por igual período.

O prazo da concessão previsto no PL não pode ser superior a 30 anos, permitindo que a licitação estabeleça um prazo menor para concessão.

4. Em função da rede viária de 14.000km de extensão, fica difícil avaliarmos o número de vagas disponíveis no leito viário. Atualmente, o número de vagas destinados ao estacionamento rotativo pago (zona azul) é de 24.000, prevendo-se uma ampliação de ± 3.000 vagas ainda este ano, dispersas pelos bairros da cidade.

5. Os sistemas atualmente em uso envolvem diferentes estágios tecnológicos, que apresentam uma diversidade na concepção de equipamentos operacionais e de procedimentos funcionais de controle e gestão administrativa/financeira.

   Existem alternativas de controle individual (tipo parquímetro e dispositivo inteligente) e de face de quadra (centralizados ou não). Ambos os sistemas admitem possibilidades de acionamento através de moedas, fichas, cartões inteligentes/magnéticos/indutivos, cartões bancários, chips, etc.

   Parte integrante do estudo da concessão consiste na avaliação das alternativas existentes, análise dos prós e contras para se estabelecer as especificações técnicas que farão parte do edital.

   Em função do apresentado, propomos a seguinte redação para o artigo 2º; substituindo-se a palavra parquímetro (equipamento individual de controle de vaga), por equipamento eletrônico de controle de estacionamento, que abrange os diversos modelos, inclusive o parquímetro.

   Art. 2º - "A exploração de estacionamento em vias e logradouros públicos deverá ser feita através de controle automatizado e informatizado, por meio de equipamentos eletrônicos de controle de estacionamento, que permitam total integridade financeira da arrecadação, aferição imediata das receitas e auditoria permanente por parte do poder concedente."

   "§ 1º - Ao final do prazo da concessão, os equipamentos, obras e instalações utilizadas na exploração dos estacionamentos reverterão para o Poder Público, caso seja de seu interesse, sem qualquer pagamento ao particular, desde que respeitado o equilíbrio econômico e financeiro firmado no início da concessão."

   "§ 2º - Caso não seja de interesse do Poder Público ficar com os equipamentos, os mesmos devem ser retirados pela concessionária, sem ônus pelo poder concedente, retornando as calçadas às condições adequadas para circulação de pedestres, dentro do prazo a ser definido no edital de concorrência.

6. Não existem preferências específicas por equipamentos ou sistemas em particular. A diretriz técnica estabelecida deverá privilegiar aqueles que propuserem um melhor padrão de atendimento ao usuário, que possibilitem facilidades de controle operacional, econômico e financeiro do sistema, e a fiscalização do cumprimento das regras de trânsito.

   Nesse sentido, o sistema a ser implantado deverá estar inserido no escopo tecnológico compatível com o atual estado da arte de equipamentos eletrônicos, sistemas inteligentes de processamento e facilidades de comunicação por meios eletrônicos, possibilitando o eventual controle de evasão de receita.

7. A oferta de vagas de estacionamento nos pontos de mudança de modo de transporte, tais como nas proximidades do Metrô, deverá ser compatível com a demanda , determinadas através de estudos específicos. Caso seja constatada a necessidade de tempo de permanência do veículo na vaga superior a duas horas, deverão ser analisados outros formas de imobilização do veículo;

8. Entendemos que a tarifa deveria ser variável em função das condições espaciais e temporais, podendo ser utilizada como instrumento de aplicação das Políticas de Desenvolvimento Urbano e Planejamento de Transportes.
   A referência do valor horário atualmente cobrado está adequado aos padrões de uso de estacionamento na via pública, comparados aos valores da cidades pesquisadas.

9. Sabemos da utilização das tecnologias de controle de estacionamento nas seguintes cidade e países: Israel, França/Paris, Holanda/Amsterdã, Inglaterra/Londres, Bélgica, Suíça, Itália, Argentina/Buenos Aires, Quilres e Santa Fé, Chile/Santiago e outros.

Tivemos a informação que na maioria dessas cidades, o operação é feita com equipamento eletrônico de controle por face de quadra, aproximadamente a cada 100 metros, devidamente sinalizados com placas e sinalização horizontal; que o controle de uso das vagas é realizada ou por funcionários públicos ou por empresas; que a fiscalização de trânsito é sempre feita pelo Poder Público; que há em geral uma grande divulgação através da mídia quando são alterados os equipamentos de controle; são utilizados cartões magnéticos descartáveis ou recarregáveis, "chips" recarregáveis e também um tipo de "cartão de zona azul" eletrônico recarregável, onde são colocados os dados de forma semelhante ao cartão atual.

Propomos, ainda, as seguintes alterações no projeto de lei:

EMENTA - Autoriza o Executivo a outorgar, mediante licitação, concessão para exploração de sistema de estacionamento rotativo regulamentado pago em vias e logradouros públicos, e dá outras providências.

Art. 1º - Fica o Executivo autorizado a outorgar, mediante licitação, concessão onerosa para exploração, por particulares, dos estacionamentos rotativos regulamentados pagos em vias e logradouros públicos, na forma da presente lei.

§ Único - A concessionária deverá pagar ao Poder Público quantia mensal pela exploração concedida, na forma que vier a ser estabelecida na respectiva licitação.

Art. 5º - A empresa concessionária deverá se incumbir, sem ônus para o Município, de fornecer, instalar e conservar os equipamentos empregados no sistema, bem como de realizar todas as obras, inclusive de sinalização viária, que se fizerem necessárias à operação da concessão, além de outros custos previstos na licitação.

Art. 10º - A outorga da concessão de que trata esta lei não implicará, em nenhuma hipótese, na transferência da atividade de polícia administrativa do sistema, da atribuição de fiscalização do cumprimento da legislação de trânsito ou das normas de estacionamento, atividades que continuarão a ser exercidas pelos agentes do Poder Público Municipal, na forma da lei.

Art. 11º - Caberá à Companhia de Engenharia de Tráfego, a atribuição de organizar, gerenciar e fiscalizar a concessão objeto desta lei.

AV. DAS NAÇÕES UNIDAS, 7163 - CEP 05477-000 - SÃO PAULO-SP - FONE(PABX) 3030-2000

§ Único - As receitas provenientes do pagamento, pela concessionária, do ônus decorrente da exploração concedida serão recolhidas à Companhia de Engenharia de Tráfego, devendo tais recursos integrar suas receitas correntes.

ATE / 18.7.97

Folha n.º 221 do proc. n.º 721 de 19 97

MARIA DA PENHA PEREIRA NOBRE
Assessora Técnica da Presidência

SDBS/iab

CET

QUESITOS PARA AUDIÊNCIA PÚBLICA

1. Quantas vagas de estacionamento da "Zona Azul" serão privatizadas ?

O programa de privatização deverá contemplar cerca de **36.000** vagas de estacionamento rotativo, sendo **24.000** vagas existentes no atual sistema operado pela **CET** e **12.000** relativas a uma ampliação de **50 %** nas atuais áreas de estacionamento.

2. Que critério técnico foi utilizado para a escolha do método informatizado para a exploração destas vagas de estacionamento pela iniciativa privada?

A escolha do método automatizado e informatizado para a exploração foi decorrente das vantagens oferecidas aos usuários e ao poder público, com a implantação desse tipo de sistema, destacando-se:

USUÁRIOS

- ***Redução da possibilidade de erro por parte dos agentes de fiscalização,*** *quando da lavratura dos autos de infração.*
- ***Maior disponibilidade de vagas*** *em função de fiscalização mais eficiente, fazendo com que os usuários observem os horários, e a rotatividade pretendida seja cumprida efetivamente.*
- ***Mais facilidade para utilizar o sistema,*** *decorrente da automação, que deverá incrementar os postos de venda.*

PODER PÚBLICO

- Monitoração do uso e do desempenho do sistema, permitindo maior controle e planejamento, tendo em vista as necessidades dos usuários.
- Controle automatizado da arrecadação.
- Auditoria computadorizada.
- Possibilidade de integração dos meios de pagamento com outros serviços públicos (por exemplo: ônibus, metrô, ferrovia, etc.).
- Maior facilidade de operação.

3. Quanto o município arrecada atualmente com a Zona Azul?

O total arrecadado pelo sistema de estacionamento rotativo da Zona Azul, no período de Agosto/96 a Agosto/97, inclusive, foi de **R$ 27.555.676,27**, que representou uma média de arrecadação mensal para esse período de **R$ 2.119.667,41**.

4. Quanto se pretende arrecadar com a privatização ?

A privatização será realizada por concessão onerosa de serviço público, prevendo-se, no mínimo, a receita líquida atual.

5. Como será feito o controle, pelo Município, da concessão?

O controle deverá realizar-se através de regras, auditorias e acompanhamento da arrecadação, que serão estabelecidas em cláusulas específicas, constantes do termo de outorga de concessão.

6. O processo de privatização prevê demissões, Quantas ?

O processo de privatização idealizado prevê um programa de reaproveitamento de pessoal na própria **CET**. Além disso, o projeto de lei mantém a fiscalização pelo Poder Público.

7. Que segurança será oferecida, pela concessionária, aos veículos estacionados nas vagas de estacionamento privatizadas?

Conforme **art. 9º** do projeto de lei, "à Prefeitura do Município de São Paulo ou à Concessionária não caberá qualquer responsabilidade por acidente, danos, furtos ou prejuízos de qualquer natureza que os veículos dos usuários venham a sofrer nos locais concedidos, não sendo exigível do Concessionário a manutenção de qualquer tipo de seguro contra estes eventos, ressalvada a hipótese de seguro garantia, nos termos do artigo anterior".

8. O número de vagas de estacionamento administrada pela Concessionária pode aumentar? Em que circunstâncias?

Conforme **art. 6º** do projeto de lei, "As vagas da concessão de que trata essa lei corresponderão àquelas hoje exploradas pelo sistema de Zona Azul e outras a serem especificadas pela CET e pela SMT nas vias e logradouros do Município, ficando autorizada, desde logo, a ampliação das vagas hoje existentes".

Folha nº 235
nº PL - 721 do 1996

Câmara Municipal de São Paulo

PARECER CONJUNTO DAS COMISSÕES REUNIDAS DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA, ATIVIDADE ECONÔMICA E FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PL. 721/96.-.

A presente propositura, de autoria do Executivo, objetiva outorgar, mediante licitação, concessão para exploração de estacionamento em vias e logradouros públicos.

A matéria objetiva aperfeiçoar o sistema de cobrança do estacionamento em vias públicas, através de parquímetros ou equipamentos eletrônicos com investimentos de particulares interessados.

De outro lado, como previsto no projeto, o concessionário pagará, ainda, uma parte do arrecadado para o Município, aumentando a arrecadação municipal. Além disso o sistema proposto além de mais confiável, permitirá controlar a utilização das vagas.

Diante do expôsto, favorável é o nosso parecer.

Sala das Comissões Reunidas, em

ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

Gilson Amorim
Zamora
Paiva
Neder
Faria Lima
Mourad
Tomilo Neto

ATIVIDADE ECONÔMICA

Viviani
Mellão
Vita
Devanir
Cândido
Morganti
Hiar

FINANÇAS E ORÇAMENTO

Dito
Hanna
Zé Indio
Alanhoqes
Zé Eduardo
Vicente
Dalton
Natalico
Lídia
H Pacheco

COPIADO NA SESSÃO DE 12 NOV 1996

SBC.-

CÓD. 0561

Folha n.º 236 do proc. n.º PL-721 de 19 96

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Gabinete Vereador GILSON BARRETO

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº721/96

lido hoje 12/11/97

Autoriza o Executivo a outorgar, mediante licitação, concessão para exploração de estacionamento em vias e logradouros públicos, e dá outras providências.

REJEITADO
12 NOV

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º - Fica o Executivo autorizado a outorgar, mediante licitação, concessão onerosa para exploração, por particulares, dos estacionamentos rotativos em vias e logradouros públicos, na forma da presente lei.

Parágrafo Primeiro - Para fins da concessão a cidade poderá ser dividida em tantas regiões quanto forem recomendáveis, sendo cada uma delas objeto de licitação diversa e especial, em função da sua área e da sua importância urbana. Não poderá ser concedida mais de uma região para cada concessionário.

COPIADO NA SESSÃO - DE - 12 NOV 1996 TAQUIGRAFIA

Parágrafo Segundo - A concessionária deverá pagar ao Poder Público quantia mensal pela exploração concedida, na proporção que vier a ser estabelecida na respectiva licitação, que não poderá ser inferior a 40% (quarenta por cento) do montante bruto arrecadado no mês da promulgação desta lei.

Parágrafo Terceiro - O valor mínimo estabelecido com base no parágrafo anterior, será reajustado mensalmente, em função da demanda, de novas vagas e sempre que houver alteração no preço cobrado do usuário".

Art. 2º - A exploração do estacionamento em vias e logradouros públicos deverá ser feita através de controle automatizado e informatizado , por meio de parquímetros ou equipamentos eletrônicos de coleta, que permitam total integridade financeira da arrecadação, aferição imediata de receitas e auditoria permanente por parte do poder permitente.

Parágrafo Único - Ao final do prazo da concessão , os equipamentos, obras e instalações utilizados na exploração dos estacionamentos reverterão para o Poder Público, sem qualquer pagamento ao particular, desde que respeitado o equilíbrio econômico e financeiro firmado no início da concessão.

Art. 3º - A concessão de que trata esta lei deverá ser precedida de licitação pela modalidade Concorrência Pública, no julgamento da qual deverão ser considerados a qualidade técnica do sistema de exploração e dos equipamentos apresentados e o valor do ônus ofertado como pagamento pela outorga da concessão

Parágrafo Único - O ônus referido no "caput" deste artigo será a quantia mensal que a concessionária deverá pagar ao Poder Público pela concessão, estabelecida nos termos da oferta vencedora da licitação.

Art.4º - ***O prazo da concessão de que trata esta lei não poderá ser superior a 10 (dez) anos.***

Art.5º - A empresa concessionária deverá se incumbir, sem ônus para o Município, de fornecer, instalar e conservar os equipamentos empregados no sistema, bem como de realizar todas as obras, inclusive sinalização viária, que se fizerem necessárias à operação da concessão.

Art.6º - *As vagas da concessão de que trata esta lei compreenderão aquelas hoje exploradas pelo sistema de Zona Azul e outras a serem especificadas pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET e pela Secretaria Municipal de Transportes nas vias e logradouros do Município, que deverá contar com anuência de no mínimo 50% (cinqüenta por cento) dos moradores ou domiciliados no logradouro.*

Parágrafo Primeiro - O Poder Executivo poderá, a seu juízo, extinguir ou remanejar as vagas concedidas, sempre que constatar a necessidade de liberar a via pública para garantir a fluidez do trânsito e na medida da evolução do tráfego de veículos.

Parágrafo Segundo - Qualquer ampliação ou criação de vagas, dependerá de projeto e autorização prévia da CET (Companhia de Engenharia de Tráfego).

Art.7º - A fixação do preço a ser cobrado e o tempo máximo de uso das vagas nos estacionamentos rotativos objeto da concessão ficarão a cargo do Poder Público, devendo ser estabelecidos antes do início da licitação, por decreto do Executivo.

Parágrafo Primeiro - A periodicidade, o índice e o critério de reajuste do preço, obedecida a legislação federal regente da matéria, deverão ser fixados no termo de outorga da concessão e serão autorizados sempre na forma prevista no "caput" deste artigo.

Parágrafo Segundo - O período de funcionamento, o preço a ser cobrado do usuário e o tempo máximo de uso das vagas nos estacionamentos rotativos objeto da concessão, inicialmente, serão os mesmos vigentes na data da promulgação desta lei.

Art.8º - o termo de outorga da concessão deverá conter, entre outras disposições, as seguintes cláusulas obrigatórias:

I - o objeto, a área e o prazo da concessão, conforme estabelecido nesta lei;

II - as condições de exploração dos estacionamentos, inclusive com previsão de regras e parâmetros de aferição das receitas, auditorias e acompanhamento da arrecadação;

III - as condições econômicas e financeiras da exploração, prevendo, inclusive, os mecanismos para preservação do equilíbrio inicialmente estabelecido;

IV - a forma e a periodicidade do pagamento do ônus devido ao Poder Público;

V - a obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de contas da concessionária;

VI - critérios e mecanismos de revisão de preço cobrado pelo particular dos usuários e do ônus a ser pagos;

VII - os direitos, garantias e obrigações da concessionária e do Poder Público concedente, inclusive os relacionados às necessidades de futuras alteração ou ampliação da exploração concedida, bem como os relativos ao aperfeiçoamento e modernização dos equipamentos e instalações empregados;

VIII - os direitos e deveres dos usuários das vagas de estacionamento, bem como o dever da concessionária em manter os usuários permanente e suficientemente informados acerca do funcionamento do sistema;

IX - a forma de relacionamento da concessionária com os agentes do Poder Público encarregados da fiscalização de trânsito e da atividade administrativa de polícia;

X - eventuais penalidades que possam ser aplicadas à concessionária pelo descumprimento das normas legais e contratuais para exploração da permissão;

XI - as hipóteses e procedimentos para extinção antecipada da concessão;

XII - as hipóteses e os critérios para cálculo e forma de pagamento de indenizações devidas à concessionária, inclusive para os casos de extinção antecipada da concessão por ato ou fato não imputável à mesma;

XIII - as condições de prorrogação da concessão;

XIV- o prazo para fornecimento e instalação dos equipamentos e para realização das obras necessárias, bem como o prazo máximo para início da exploração das vagas de estacionamento;

XV - o foro e o modo de resolução amigável de eventuais divergências que surjam ao longo do prazo de vigência da concessão.

Parágrafo Único - A concessionária deverá oferecer, na forma da lei, garantia do fiel cumprimento das obrigações que por ela venham a ser assumidas como contrapartida da concessão, inclusive aquelas referentes ao fornecimento, à instalação, ao funcionamento e à manutenção dos equipamentos vinculados à concessão.

Art.9º - A outorga da concessão de que trata esta lei não implicará, em nenhuma hipótese, na transferência da atividade administrativa de polícia ou da atribuição de fiscalização do cumprimento da legislação de trânsito ou das normas de estacionamento, atividades que continuarão a ser exercidas pelos agentes do Poder Público, na forma da lei.

Art.10º - A Secretaria Municipal de Transporte deverá transferir para a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, a competência para organizar, gerenciar e fiscalizar a concessão objeto desta lei.

Parágrafo Único - As receitas decorrentes do pagamento, pela concessionária, do ônus decorrentes da exploração concedida serão recolhidas à entidade a quem competir a organização, o gerenciamento e a fiscalização da concessão, conforme disposto no "caput" deste artigo, devendo tais recursos integrar suas receitas correntes.

Art.11º - A Concessionária deverá contratar os empregados atualmente trabalhando na zona azul, que forem colocados à sua disposição e desde que haja plena concordância do empregado.

Parágrafo Primeiro - Antes de decorrido o prazo de 12(doze) meses da sua contratação pela concessionária, o empregado só poderá ser demitido por justa causa.

Parágrafo Segundo - Os empregados da CET, que trabalham na zona azul não contratados pela Concessionária, não poderão ser demitidos antes de decorridos 12(doze) meses da data da promulgação desta lei, salvo por justa causa.

Art.12º - O Executivo regulamentará, por decreto, as disposições da presente lei.

Art.13º - As despesas decorrentes da aplicação desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

Art.14º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

GILSON BARRETO
Vereador PSDB

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Analisando o Projeto de lei encaminhado pelo Executivo, que prevê a privatização da zona azul, propomos as seguintes alterações:

O Parágrafo Único do artigo 1º não estabelece o valor mínimo do ônus a ser pago mensalmente pela exploração concedida.

Com a nova redação proposta, estamos estabelecendo nos parágrafos aditados, parâmetros que possibilitam a fixação do valor mínimo com a previsão do seu reajuste e prevemos a divisão da cidade em regiões, não podendo o concessionário obter a concessão para mais de uma região, proposta que objetiva evitar o monopólio.

No artigo 4º foi proposto prazo de concessão que poderá atingir até 30(trinta) anos. É praticamente um prazo "ad-perpetum". Não podemos imaginar uma empresa privada, explorando estacionamento em vias públicas, em todo o Município de São Paulo por 30 anos, isto é, por toda uma geração. Por esse motivo, estamos propondo o prazo de 10(dez) anos, tempo que julgamos suficiente para o ressarcimento, com vultuoso lucro, do investimento inicial.

No que tange ao artigo 6º, observa-se na proposição do Executivo, excessiva liberalidade, uma vez que autoriza "desde logo, a ampliação das vagas hoje existentes".

Em nossa proposta, no artigo 6º e parágrafo, prevemos maior autoridade do Poder Público no momento de remanejar ou extiguirr vagas concedidas e ainda conta com a participação da comunidade, já que deve haver a anuência de no mínimo 50% (cinqüenta por cento) dos moradores ou domiciliados no logradouro, quando da instituição ou aprovação de novas datas.

O texto que estamos propondo, irá assegurar maior vigilância do Poder Público, que não deve e não pode abrir mão do controle absoluto sobre os concessionários.

Da mesma forma e com o mesmo propósito, estamos propondo a inclusão de mais um parágrafo (o segundo) no Art. 7º, preconizando controle inicial sobre o período de funcionamento, preço e tempo máximo de uso das vagas nos estacionamentos.

EXCLUSÃO DO ARTIGO 9º DA PROPOSTA DO EXECUTIVO

"Art. 9º - À Prefeitura do Município de São Paulo ou à concessionária não caberá qualquer responsabilidade por acidentes, danos, furtos ou prejuízos de qualquer natureza que os veículos dos usuários venham a sofrer nos locais concedidos, não sendo exigível do concessionário a manutenção de qualquer tipo de seguro contra estes eventos, ressalvada a hipótese de seguro garantia, nos termos do artigo anterior."

Excluímos do texto do Projeto de Lei apresentado pelo Executivo, o artigo em questão, por conter flagrante impropriedade legal diante do disposto no Art. 22, I, da Constituição da República Federativa do Brasil. É norma que trata de responsabilidade civil, na qual é determinada com clareza a competência da União para legislar sobre a matéria. A permanecer no texto o Art. 9º, ora contestado, certamente irá comprometer a legitimidade constitucional do projeto apresentado pelo Executivo.

No artigo 10º determinamos, desde logo, a competência para organizar, gerenciar e fiscalizar a concessão.

O artigo 11º e seus parágrafos primeiro e segundo, é proposto com o objetivo de resguardar e defender o emprego do pessoal que hoje cuida tão bem da Zona Azul.

É consenso geral que a questão do desemprego no Brasil é um gravíssimo problema social. Aí estão, para evidenciar; as filas do seguro desemprego, a impressionante legião dos chamados trabalhadores informais; e milhares de pais de família desesperados em busca de minguados Reais para o sustento da família. Tudo isso é inegável! Cabe a todos e em especial a nós, homens públicos, a busca de soluções para minorar o sofrimento dessa legião de desempregados.

Não podemos, de forma alguma, concorrer para seu agravamento, como se afigura na proposta de privatização da Zona Azul, estando bem claro que há uma impropriedade no texto encaminhado pelo Executivo, que se omite na defesa do emprego dos trabalhadores e trabalhadoras que hoje cuidam da zona azul.

Daí, nossa proposta contida no artigo 11º, parágrafos primeiro e segundo, que prevê o mínimo de 12 (doze) meses de estabilidade para esses abnegados empregados que, com sol, chuva, frio ou calor, estão trabalhando com afinco para manter a arrecadação da zona azul, ordenar e garantir a rotatividade nos estacionamentos e, com isso beneficiar o próprio usuário.

É com o propósito de colaborar com o Poder Público e voltado para a defesa do seu patrimônio, que nos permitimos apresentar as propostas contidas na presente exposição.

Câmara Municipal de São Paulo

PARECER CONJUNTO DAS COMISSÕES REUNIDAS DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA; POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE; ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA E FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O SUBSTITUTIVO DO NOBRE VEREADOR GILSON BARRETO AO PL 721/96.

O Substitutivo do nobre Vereador Gilson Barreto ao PL 721/96, que autoriza o Executivo a outorgar, mediante licitação, concessão para exploração de estacionamento em vias e logradouros públicos, foi apresentado em Plenário, durante a 1ª discussão do referido projeto, e contém o número regimental de assinaturas, preenchendo, dessa forma, os requisitos regimentais e de legalidade.

No mérito, as doutas Comissões de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, Administração Pública, Trânsito, Transporte e Atividade Econômica e Finanças e Orçamento, por seus membros infra-assinados, reiteram o posicionamento favorável ao texto originário do projeto, conforme pareceres já exarados, se manifestando contrariamente ao texto substitutivo ora apresentado pelo nobre Vereador Gilson Barreto.

Sala das Comissões Reunidas, em

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃOE JUSTIÇA

Wadih Tamer
Nomura
Ugento
Estrela
Aldaiza
Menegheini
Ana Martins
Dissei
Bruno Maeli
Mª Helena Curiati

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROP. E MEIO AMBIENTE

Gilson Amorim
Zanera
Paiva
Tatto
Fabio Gouvêa
Tripoli
Mourad
Neder
Faria Lima

COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

Viviani
Mellão
Vita
Devanir
J. Cândido
Morganti
Hiar

COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA

Dito Salim
Hanna
Zé Índio
Zé Eduardo
Viscome
Dalton
Natalino
Lídia
H. Pacheco

COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO

Folha nº 246 do proc. nº PL-721 de 96

VOTAÇÃO NOMINAL

PROJETO DE LEI Nº 721/96

Substitutivo Comissão de Justiça

Nº Sessão: 44 S.E Nº Vot.: 1 Data Início: 13/11/1997 Hora Início: 17:47:53

Data Sessão: 13/11/1997 Data Fim: 13/11/1997 Hora Fim: 17:50:16

Partido	UF	Nome do Vereador	Voto
PRESIDENTE			SIM
PT	SP	ADRIANO DIOGO	NÃO
PT	SP	ALDAIZA SPOSATI	NÃO
PSDB	SP	ANA MARIA QUADROS	NÃO
PC DO B	SP	ANA MARTINS	NÃO
PMDB	SP	ANTONIO GOULART DOS REIS	SIM
PPB	SP	ARCHIBALDO ZANCRA	SIM
PPB	SP	ARMANDO MELLÃO	SIM
PT	SP	ARSELINO TATTO	NÃO
PSDB	SP	AURÉLIO NOMURA	NÃO
PPB	SP	BRASIL VITA	SIM
PPB	SP	BRUNO FEDER	SIM
PT	SP	CARLOS NEDER	NÃO
PPB	SP	CELSO CARDOSO	SIM
PPB	SP	COSME LOPES	SIM
PSDB	SP	DALTON SILVANO DE AMARAL	NÃO
PT	SP	DEVANIR RIBEIRO	NÃO
PPB	SP	DITO SALIM	SIM
PPB	SP	DOMINGOS DISSEI	SIM
PPB	SP	EDIVALDO ESTIMA	SIM
PSDB	SP	GILSON BARRETO	NÃO
PPB	SP	HANNA GHARIB	SIM
PT	SP	HENRIQUE PACHECO	NÃO
PT	SP	ÍTALO CARDOSO	NÃO
PFL	SP	IVO MORGANTI	SIM
PMDB	SP	JOOJI HATO	SIM
PDT	SP	JORGE TABA	NÃO
PT	SP	JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO	NÃO
PPB	SP	~~JOSÉ INDIO F. NASCIMENTO~~ A. Lopes	SIM
PFL	SP	JOSÉ IZAR	SIM
PT	SP	JOSÉ MENTOR	NÃO
PTB	SP	JOSÉ SILVA AMORIM	SIM
PL	SP	JOSÉ VIVIANI FERRAZ	SIM
PTB	SP	LUIZ PASCHOAL	SIM
PL	SP	MARIA HELENA	SIM
PPB	SP	MARIO DIAS	SIM
PMDB	SP	MILTON LEITE	SIM
PL	SP	MOHAMAD SAID MOURAD	SIM
PTB	SP	NATALÍCIO BEZERRA	SIM
PSDB	SP	NELSON GUIMARÃES PROENÇA	NÃO
PRONA	SP	OSVALDO ENÉAS	SIM
PPB	SP	PAULO FRANGE	SIM
PSDB	SP	PIERRE DE FREITAS	NÃO
PSDB	SP	ROBERTO TRÍPOLI	NÃO
PPB	SP	SALIM CURIATI	SIM
PT	SP	VICENTE CÂNDIDO	NÃO
PPB	SP	VICENTE VISCOME	SIM
PPB	SP	WADIH MUTRAN	SIM

Presid.: NELO RODOLFO
1º Sec.: MILTON LEITE
2º Sec.: HENRIQUE PACHECO
3º Sec.: *
4º Sec.: *

Operad.: JORGE WILSON

Votos Si 29
Votos N 19
Votos A 0
Total: 48

Emissão em: 13/11/97 - 17:50

EDIÇÃO DE ANAIS
17 NOV 1997
- DT. 10 -

Folha n.º 247 do proc.
n.º PL-721 de 1996

RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
		Paula	449 SE	10.12.97	[illegible]	

OPERADOR	REVISOR	CADERNO	DISK

item 1

- PL 721/96, do Executivo. Autoriza o Executivo a outorgar, mediante licitação, concessão para exploração de estacionamento em vias e logradouros públicos. Fase da discussão: 1ª. (Substitutivo da Comissão de Constituição e Justiça) Aprovação mediante voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara.

* * *

RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT/APARTE
11	6	Denise	44ªox.	13.11.97		

OPERADOR	REVISOR	CADERNO	DISK

O SR. PRESIDENTE (Kelo Rodolfo - PPB) - Responderam "sim" 29 Srs. Vereadores; e "não" 19 Srs. Vereadores. Está aprovado o substitutivo da COmissão de COnstituição e Justiça, em 1ª discussão.

Folha n.º 249 do proc.
n.º PL-721 de 1996

Câmara Municipal de São Paulo

BANCADA DO PSDB

COPIADO NA SESSÃO
DE
26 NOV 1996
TAQUIGRAFIA

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 721/96

Autoriza o Executivo a outorgar, mediante licitação, concessão para exploração de estacionamento em vias e logradouros públicos, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º - Fica o Executivo autorizado a outorgar, mediante licitação, concessão onerosa para exploração, por particulares, dos estacionamentos rotativos em vias e logradouros públicos, na forma da presente lei.

* ***Parágrafo Primeiro - Para fins da concessão a área da cidade deverá ser dividida no mínimo em 5 (cinco) regiões, sendo cada uma delas objeto de licitação diversa e especial, em função da sua área e da importância urbana.***

* ***Parágrafo Segundo - Não poderá ser concedida mais de uma região para cada concessionário.***

* ***Parágrafo Terceiro - A concessionária deverá pagar ao Poder Público quantia mensal pela exploração concedida, na proporção que vier a ser estabelecida na respectiva licitação, que não poderá ser inferior a 40% (quarenta por cento) do montante bruto arrecadado no mês da promulgação desta lei.***

* ***Parágrafo Quarto - O valor mínimo estabelecido com base no parágrafo anterior, será reajustado mensalmente, em função da demanda, de novas vagas e sempre que houver alteração no preço cobrado do usuário".***

Art. 2º - A exploração do estacionamento em vias e logradouros públicos deverá ser feita através de controle automatizado e informatizado , por meio de parquímetros ou equipamentos eletrônicos de coleta, que permitam total integridade financeira da arrecadação, aferição imediata de receitas e auditoria permanente por parte do poder permitente.

Parágrafo Único - Ao final do prazo da concessão , os equipamentos, obras e instalações utilizados na exploração dos estacionamentos reverterão para o Poder Público, sem qualquer pagamento ao particular, desde que respeitado o equilíbrio econômico e financeiro firmado no início da concessão.

Art. 3º - A concessão de que trata esta lei deverá ser precedida de licitação pela modalidade Concorrência Pública, no julgamento da qual deverão ser considerados a qualidade técnica do sistema de exploração e dos equipamentos apresentados e o valor do ônus ofertado como pagamento pela outorga da concessão

Parágrafo Único - O ônus referido no "caput" deste artigo será a quantia mensal que a concessionária deverá pagar ao Poder Público pela concessão, estabelecida nos termos da oferta vencedora da licitação.

* **Art.4º** - ***O prazo da concessão de que trata esta lei não poderá ser superior a 10 (dez) anos.***

* ***Parágrafo Único - O Executivo deverá iniciar novo processo de licitação, 180 (cento oitenta) dias antes de vencer o prazo da concessão previsto nesta lei.***

Art.5º - A empresa concessionária deverá se incumbir, sem ônus para o Município, de fornecer, instalar e conservar os equipamentos empregados no sistema, bem como de realizar todas as obras, inclusive sinalização viária, que se fizerem necessárias à operação da concessão.

* **Art.6º** - ***As vagas da concessão de que trata esta lei compreenderão aquelas hoje exploradas pelo sistema de Zona Azul e outras a serem especificadas pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET e pela Secretaria Municipal de Transportes nas vias e logradouros do Município, que deverá contar com anuência de no mínimo 51% (cinqüenta e um por cento) dos moradores ou domiciliados no logradouro.***

* ***Parágrafo Primeiro - O Poder Executivo poderá, a seu juízo, extinguir ou remanejar as vagas concedidas, sempre que constatar a necessidade de liberar a via pública para garantir a fluidez do trânsito e na medida da evolução do tráfego de veículos.***

* ***Parágrafo Segundo - Qualquer ampliação ou criação de vagas, dependerá de projeto e autorização prévia da CET (Companhia de Engenharia de Tráfego).***

* ***Parágrafo Terceiro - Fica proibida a criação de vagas de estacionamento, em vias públicas situadas em zonas estritamente residenciais.***

Art.7º - A fixação do preço a ser cobrado e o tempo máximo de uso das vagas nos estacionamentos rotativos objeto da concessão ficarão a cargo do Poder Público, devendo ser estabelecidos antes do início da licitação, por decreto do Executivo.

Parágrafo Primeiro - A periodicidade, o índice e o critério de reajuste do preço, obedecida a legislação federal regente da matéria, deverão ser fixados no termo de outorga da concessão e serão autorizados sempre na forma prevista no "caput" deste artigo.

* ***Parágrafo Segundo - Deverão ser observadas as seguintes condições nos estacionamentos rotativos objeto da concessão:***

a) O período de funcionamento da zona azul será, nos dias úteis das 7:00 às 19:00 horas e aos sábados das 7:00 às 13:00 horas;

b) O preço a ser cobrado do usuário será R$ 1,20 (Um Real e vinte e centavos) por hora de estacionamento;

c) O tempo máximo de uso da vaga, será de 2 (duas) horas.

* ***Parágrafo Terceiro - O preço estipulado no item "b" do parágrafo anterior, será reajustado na mesma proporção da variação da Unidade Fiscal de Referência - UFIR.***

Art.8º - o termo de outorga da concessão deverá conter, entre outras disposições, as seguintes cláusulas obrigatórias:

I - o objeto, a área e o prazo da concessão, conforme estabelecido nesta lei;

II - as condições de exploração dos estacionamentos, inclusive com previsão de regras e parâmetros de aferição das receitas, auditorias e acompanhamento da arrecadação;

III - as condições econômicas e financeiras da exploração, prevendo, inclusive, os mecanismos para preservação do equilíbrio inicialmente estabelecido;

IV - a forma e a periodicidade do pagamento do ônus devido ao Poder Público;

V - a obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de contas da concessionária;

VI - critérios e mecanismos de revisão de preço cobrado pelo particular dos usuários e do ônus a ser pagos;

VII - os direitos, garantias e obrigações da concessionária e do Poder Público concedente, inclusive os relacionados às necessidades de futuras alteração ou ampliação da exploração concedida, bem como os relativos ao aperfeiçoamento e modernização dos equipamentos e instalações empregados;

VIII - os direitos e deveres dos usuários das vagas de estacionamento, bem como o dever da concessionária em manter os usuários permanente e suficientemente informados acerca do funcionamento do sistema;

IX - a forma de relacionamento da concessionária com os agentes do Poder Público encarregados da fiscalização de trânsito e da atividade administrativa de polícia;

X - eventuais penalidades que possam ser aplicadas à concessionária pelo descumprimento das normas legais e contratuais para exploração da permissão;

XI - as hipóteses e procedimentos para extinção antecipada da concessão;

XII - as hipóteses e os critérios para cálculo e forma de pagamento de indenizações devidas à concessionária, inclusive para os casos de extinção antecipada da concessão por ato ou fato não imputável à mesma;

XIII- o prazo para fornecimento e instalação dos equipamentos e para realização das obras necessárias, bem como o prazo máximo para início da exploração das vagas de estacionamento;

XIV - o foro e o modo de resolução amigável de eventuais divergências que surjam ao longo do prazo de vigência da concessão.

Parágrafo Único - A concessionária deverá oferecer, na forma da lei, garantia do fiel cumprimento das obrigações que por ela venham a ser assumidas como contrapartida da concessão, inclusive aquelas referentes ao fornecimento, à instalação, ao funcionamento e à manutenção dos equipamentos vinculados à concessão.

Art.9º - A concessionária deverá manter seguro contra acidentes, danos, roubos e prejuízos de qualquer natureza que os veículos dos usuários nos venham a sofrer nos locais concedidos.

Parágrafo Primeiro - O concessionário deverá equipar-se, para salvaguarda de direitos e ressarcimentos de eventual sinistro, com sistema de controle que forneça tipo do veículo e placa para a comprovação do mesmo.

Parágrafo Segundo - O comprovante a ser fornecido deverá estar de acordo com as normas da empresa seguradora, tornando-se prova hábil em juízo.

Art.10º A outorga da concessão de que trata esta lei não implicará, em nenhuma hipótese, na transferência da atividade administrativa de polícia ou da atribuição de fiscalização do cumprimento da legislação de trânsito ou das normas de estacionamento, atividades que continuarão a ser exercidas pelos agentes do Poder Público, na forma da lei.

* ***Art.11º - A Secretaria Municipal de Transporte deverá transferir para a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, a competência para organizar, gerenciar e fiscalizar a concessão objeto desta lei.***

Parágrafo Único - As receitas decorrentes do pagamento, pela concessionária, do ônus decorrentes da exploração concedida serão recolhidas à entidade a quem competir a organização, o gerenciamento e a fiscalização da concessão, conforme disposto no "caput" deste artigo, devendo tais recursos integrar suas receitas correntes.

* ***Art.12º - Fica garantida a estabilidade no emprego por, no mínimo 12 (doze) meses, aos empregados da CET que trabalham no sistema zona azul, a partir da data da promulgação desta lei.***

Art.13º - O Executivo regulamentará, por decreto, as disposições da presente lei.

Art.14º - As despesas decorrentes da aplicação desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

Art.15º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala de Sessões, 18 de novembro de 1997.

BANCADA DO PSDB

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Analisando o Projeto de lei encaminhado pelo Executivo, que prevê a privatização da zona azul, propomos as seguintes alterações:

O Parágrafo Único do artigo 1º não estabelece o valor mínimo do ônus a ser pago mensalmente pela exploração concedida.

Com a nova redação proposta, estamos estabelecendo nos parágrafos aditados, parâmetros que possibilitam a fixação do valor mínimo com a previsão do seu reajuste e prevemos a divisão da cidade em regiões, não podendo o concessionário obter a concessão para mais de uma região, proposta que objetiva evitar o monopólio.

No artigo 4º foi proposto prazo de concessão que poderá atingir até 30(trinta) anos. É praticamente um prazo "ad-perpetum". Não podemos imaginar uma empresa privada, explorando estacionamento em vias públicas, em todo o Município de São Paulo por 30 anos, isto é, por toda uma geração. Por esse motivo, estamos propondo o prazo de 10(dez) anos, tempo que julgamos suficiente para o ressarcimento, com vultuoso lucro, do investimento inicial.

No que tange ao artigo 6º, observa-se na proposição do Executivo, excessiva liberalidade, uma vez que autoriza "desde logo, a ampliação das vagas hoje existentes".

Em nossa proposta, no artigo 6º e parágrafo, prevemos maior autoridade do Poder Público no momento de remanejar ou extinguir vagas concedidas e ainda conta com a participação da comunidade, já que deve haver a anuência de no mínimo 51% (cinqüenta e um por cento) dos moradores ou domiciliados no logradouro, quando da instituição ou aprovação de novas datas.

O texto que estamos propondo, irá assegurar maior vigilância do Poder Público, que não deve e não pode abrir mão do controle absoluto sobre os concessionários.

Da mesma forma e com o mesmo propósito, estamos propondo a inclusão de mais um parágrafo (o segundo) no Artigo 7º, preconizando controle sobre o período de funcionamento, preço e tempo máximo de uso das vagas nos estacionamentos.

No artigo 9º estabelecemos a obrigatoriedade de cobertura de seguro contra roubo e sinistros e tipo de controle para salvaguardar os direitos dos usuários.

No artigo 10º determinamos, desde logo, a competência para organizar, gerenciar e fiscalizar a concessão.

O artigo 11º é proposto com o objetivo de resguardar e defender o emprego do pessoal que hoje cuida tão bem da Zona Azul.

É consenso geral que a questão do desemprego no Brasil é um gravíssimo problema social. Aí estão, para evidenciar; as filas do seguro desemprego, a impressionante legião dos chamados trabalhadores informais; e milhares de pais de família desesperados em busca de minguados Reais para o sustento da família. Tudo isso é inegável!. Cabe a todos e em especial a nós, homens públicos, a busca de soluções para minorar o sofrimento dessa legião de desempregados.

Não podemos, de forma alguma, concorrer para seu agravamento, como se afigura na proposta de privatização da Zona Azul, estando bem claro que há uma impropriedade no texto encaminhado pelo Executivo, que se omite na defesa do emprego dos trabalhadores e trabalhadoras que hoje cuidam da zona azul.

Daí, nossa proposta contida no artigo 11, que prevê o mínimo de 12 (doze) meses de estabilidade para esses abnegados empregados que, com sol, chuva, frio ou calor, estão trabalhando com afinco para manter a arrecadação da zona azul, ordenar e garantir a rotatividade nos estacionamentos e, com isso beneficiar o próprio usuário.

É com o propósito de colaborar com o Poder Público e voltado para a defesa do seu patrimônio, que nos permitimos apresentar as propostas contidas na presente exposição.

Folha n.º 257 do proc.
n.º PL-721 de 19 96

Câmara Municipal de São Paulo

COPIADO NA SESSÃO
- DE -
26 NOV 1996
TAQUIGRAFIA

PARECER CONJUNTO DAS COMISSÕES REUNIDAS DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA; POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE; ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA E FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O SUBSTITUTIVO DO PSDB AO PL 721/96.

O Substitutivo da Bancada do Partido da Social Democracia Brasileira ao PL 721/96, que autoriza o Executivo a outorgar, mediante licitação, concessão para exploração de estacionamento em vias e logradouros públicos, foi apresentado em Plenário, durante a 2ª discussão do referido projeto, e contém o número regimental de assinaturas, preenchendo, dessa forma, os requisitos regimentais e de legalidade.

No mérito, as doutas Comissões de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, Administração Pública, Trânsito, Transporte e Atividade Econômica e Finanças e Orçamento, por seus membros infra-assinados, reiteram o posicionamento favorável ao texto originário do projeto, conforme pareceres já exarados, se manifestando contrariamente ao texto substitutivo ora apresentado pela Bancada do PSDB.

Sala das Comissões Reunidas, em

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROP. E MEIO AMBIENTE

COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA

COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO

Folha nº 258 do proc. nº PL-721 de 19 96

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

ASSESSORIA TÉCNICA DA MESA

"VOTAÇÃO NOMINAL REFERENTE AO P.L. Nº 721/96"

REQUERIDA PELO SR. VEREADOR: _____

47ª SESSÃO ☐ ORDINÁRIA ☒ EXTRAORDINÁRIA REALIZADA EM 26 DE 11 DE 19 97

Subst. do P.S.D.B.

Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE	Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE
1	ADRIANO DIOGO	X			29	JORGE TABA		X	
2	ALBERTO HIAR	—	—		30	JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO			X
3	ALDAIZA SPOSATI	~~X~~		X	31	ALAN LOPES		X	
4	AMORIM	—	—		32	JOSÉ IZAR		X	
5	ANA MARIA QUADROS	X			33	JOSÉ MENTOR			X
6	ANA MARTINS	X			34	JOSÉ VIVIANI FERRAZ	—	—	—
7	ARCHIBALDO ZANCRA		X		35	LÍDIA CORREA	—	—	—
[illegible]	ARMANDO MELLÃO		X		36	LUIZ PASCHOAL	—	—	—
9	ARSELINO TATTO			X	37	MAELI VERGNIANO		X	
10	AURÉLIO NOMURA	X			38	MARIA HELENA		X	
11	BRASIL VITA		X		39	MARIO DIAS		X	
12	BRUNO FÉDER		X		40	MIGUEL COLASUONNO		X	
13	CARLOS NEDER			X	41	MILTON LEITE		X	
14	CELSO CARDOSO		X		42	MOHAMAD SAID MOURAD	—	—	—
15	COSME LOPES		X		43	NATALÍCIO BEZERRA		X	
16	DALTON SILVANO	X			44	NELO RODOLFO		X	
17	DEVANIR RIBEIRO	X			45	NELSON GUIMARÃES PROENÇA	—	—	—
18	DITO SALIM		X		46	OSVALDO ENÉAS		X	
19	DOMINGOS DISSEI		X		47	PAULO FRANGE		X	
20	EDIVALDO ESTIMA		X	~~X~~	48	PAULO ROBERTO FARIA LIMA		X	
21	EMÍLIO MENEGHINI		X		49	PIERRE DE FREITAS	X		
[illegible]	GILSON BARRETO	X			50	ROBERTO TRÍPOLI	X		
23	GOULART	—	—		51	SALIM CURIATI		X	
24	HANNA GHARIB		X		52	TONINHO PAIVA	—	—	—
25	HENRIQUE PACHECO			X	53	VICENTE CÂNDIDO			X
26	ÍTALO CARDOSO			X	54	VICENTE VISCOME		X	
27	IVO MORGANTI		X		55	WADIH MUTRAN		X	
28	JOOJI HATO	—	—	—					

Votaram "SIM": 09 Srs Vereadores

Votaram "NÃO": 28 Srs Vereadores

ABSTIVERAM-SE: 08 Srs Vereadores

VISTO:

SECRETÁRIO

COPIADO NA SESSÃO - DE - 26 NOV 1996 TAQUIGRAFIA

Câmara Municipal de São Paulo

SUBSTITUTIVO Nº /97 DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA AO PROJETO DE LEI 721/96

Autoriza o Executivo a outorgar, mediante licitação, concessão para exploração do sistema de estacionamento rotativo regulamentado pago em vias e logradouros públicos, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art. 1º - Fica o Executivo autorizado, a outorgar, mediante licitação, concessão onerosa para exploração, por particulares, dos estacionamentos rotativos regulamentados pagos em vias e logradouros públicos, na forma da presente lei.

§ 1º - A concessionária deverá pagar ao Poder Público quantia mensal pela exploração concedida, que não poderá ser inferior a 40% (quarenta por cento) do montante bruto arrecadado no mês da promulgação desta lei.

§ 2º - Para fins da concessão referida no "caput" deste artigo, a cidade deverá ser dividida em tantas regiões quantas forem recomendáveis pelos órgãos técnicos da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, sendo cada uma delas objeto de licitação diversa e especial em função da sua área e da sua importância urbana.

§ 3º - Não poderá ser concedida mais de uma região a um mesmo concessionário.

Art. 2º - A exploração de estacionamento em vias e logradouros públicos deverá ser feita através de controle automatizado e informatizado, por meio de equipamentos eletrônicos, de controle de estacionamento, que permitam total integridade financeira da arrecadação, aferição imediata das receitas e auditoria permanente por parte do poder concedente.

§ 1º - Ao final do prazo da concessão, os equipamentos, obras e instalações utilizadas na exploração dos estacionamentos reverterão para o Poder Público, caso seja de seu interesse, sem qualquer pagamento ao particular, desde que respeitado o equilíbrio econômico e financeiro firmado no início da concessão.

§ 2º - Caso não seja de interesse do Poder Público ficar com os equipamentos, os mesmos devem ser retirados pela concessionária, sem ônus pelo poder concedente, retornando as calçadas às condições adequadas para circulação de pedestres, dentro do prazo a ser definido no edital de concorrência.

Art. 3º - A concessão de que trata esta lei deverá ser precedida de licitação pela modalidade Concorrência Pública, no julgamento da qual deverão ser considerados a qualidade técnico do sistema de exploração e dos

equipamentos apresentados e o valor do ônus ofertado como pagamento pela outorga da concessão.

Parágrafo único -- O ônus referido no "caput" deste artigo será a quantia mensal que a concessionária deverá pagar ao Poder Público pela concessão, estabelecida nos termos da oferta vencedora da licitação, observados os parâmetros fixados no parágrafo 1º do artigo 1º desta lei.

Art. 4º -- O prazo da concessão de que trata esta lei não poderá ser superior a 10 (dez) anos.

Art. 5º -- A empresa concessionária deverá se incumbir, sem ônus para o Município, de fornecer, instalar e conservar os equipamentos empregados no sistema, bem como de realizar todas as obras, inclusive de sinalização viária, que se fizerem necessárias à operação da concessão, além de outros custos previstos na licitação.

Art. 6º -- As vagas da concessão de que trata esta lei, serão definidas pela Companhia de Engenharia de Tráfego, abrangendo as atualmente operadas, podendo ser ampliadas ou reduzidas conforme as necessidades operacionais, obedecendo critérios de gestão de tráfego, levando-se em consideração o importante papel que a oferta de vagas de estacionamento tem no planejamento e operação do sistema de transporte e no desenvolvimento urbano.

Art. 7º - A política de preços será definida através de Decreto que determinará o valor do custo unitário da Unidade de Estacionamento - UE.

§ 1º -- A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, estabelecerá a quantidade de UE's adequadas aos locais, podendo variar espacial e temporalmente, segundo critérios técnicos já mencionados no artigo anterior.

§ 2º -- O período de funcionamento, o preço a ser cobrado do usuário e o tempo máximo de uso das vagas nos estacionamentos rotativos objeto da concessão, inicialmente, serão os mesmos vigentes na data da promulgação desta lei.

Art. 8º -- O termo de outorga da concessão deverá conter, entre outras disposições, as seguintes cláusulas obrigatórias:

I - o objeto, a área e o prazo da concessão, conforme estabelecido nesta lei;

II -- as condições de exploração dos estacionamentos, inclusive com previsão de regras e parâmetros de aferição das receitas, auditorias e acompanhamento da arrecadação;

III -- as condições econômicas e financeiras da exploração, prevendo, inclusive, os mecanismos para preservação do equilíbrio inicialmente estabelecido;

IV -- a forma e a periodicidade do pagamento do ônus devido ao Poder Público;

V -- a obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de contas da concessionária;

VI -- critérios e mecanismos de revisão do preço cobrado pelo particular dos usuários e do ônus a ser pago;

VII -- os direitos, garantias e obrigações da concessionária e do Poder Público concedente, inclusive os relacionados às necessidades de futura alteração ou ampliação da exploração concedida, bem como os relativos ao aperfeiçoamento e modernização dos equipamentos e instalações empregados;

VIII -- os direitos e deveres dos usuários das vagas de estacionamento, bem como o dever da concessionária em manter os usuários permanente e suficientemente informados acerca do funcionamento do sistema;

IX -- a forma de relacionamento da concessionária com os agentes do Poder Público encarregados da fiscalização de trânsito e da atividade administrativa de polícia;

X -- eventuais penalidades que possam ser aplicadas à concessionário pelo descumprimento das normas legais e contratuais para exploração da permissão;

XI -- as hipóteses e procedimentos para extinção antecipada da concessão;

XII - as hipóteses e os critérios para cálculo e forma de pagamento de indenizações devidas à concessionária, inclusive para os casos de extinção antecipada da concessão por ato ou fato não imputável à mesma;

XIII -- as condições de prorrogação da concessão;

XIV -- o prazo para fornecimento e instalação dos equipamentos e para realização das obras necessárias, bem como o prazo máximo para início da exploração das vagas de estacionamento;

XV -- o foro e o modo de resolução amigável de eventuais divergências que surjam ao longo do prazo de vigência da concessão.

Parágrafo único -- A concessionária deverá oferecer, na forma da lei, garantia do fiel cumprimento das obrigações que por ela venham a ser assumidas como contrapartida da concessão, inclusive aquelas referentes ao fornecimento, à instalação, ao funcionamento e à manutenção dos equipamentos vinculados à concessão.

Art. 9º -- A concessionária será obrigada a manter seguro contra acidentes, danos, furtos e prejuízos de qualquer natureza que os veículos dos usuários venham a sofrer nos locais concedidos.

Art. 10 -- A outorga da concessão de que trata esta lei não implicará, em nenhuma hipótese, na transferência da atividade de polícia administrativa do sistema, da atribuição de fiscalização no cumprimento da legislação de trânsito ou das normas de estacionamento, atividades

Câmara Municipal de São Paulo

que continuarão a ser exercidas pelos agentes do Poder Público Municipal, na forma da lei.

Art. 11 -- Caberá à Companhia de Engenharia de Tráfego -- CET, a atribuição de organizar, gerenciar e fiscalizar a concessão objeto desta lei.

Parágrafo único - As receitas provenientes do pagamento, pela concessionária, do ônus decorrente da exploração concedida, serão recolhidas à Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, devendo tais recursos integrar suas receitas correntes.

Art. 12 -- Fica garantida estabilidade no emprego por, no mínimo, 12 (doze) meses, aos Agentes de Trânsito que trabalham na fiscalização do sistema "Zona Azul", a partir da promulgação desta lei.

Art. 13 -- O Executivo regulamentará, por decreto, as disposições desta lei.

Art. 14 -- As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias.

Art. 15 -- Esta lei entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 18.11.97.

A COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

Câmara Municipal de São Paulo

PARECER CONJUNTO Nº DAS COMISSÕES REUNIDAS DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA; DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE; DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; E TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA; E DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O SUBSTITUTIVO Nº DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA AO PROJETO DE LEI 721/96

Apresentado pela D. Comissão de Administração Pública, o Substitutivo nº /97 ao projeto de lei 721/96, do Executivo, visa adequar a propositura às inúmeras sugestões encaminhadas pelas entidades e cidadãos que compareceram às três audiências públicas realizadas, bem como pela Companhia de Engenharia de Tráfego -- CET, e também pelos membros da mencionada Comissão.

A D. Comissão de Constituição e Justiça, no que diz respeito à legalidade da matéria tratada no mencionado Substitutivo, não vê óbices nessa esfera, posto que a propositura encontra respaldo no art. 175 da C.F., e nos arts. 13, I e VII; 37, § 2º, IV; 69, IV; e 216, todos da LOMSP.

No âmbito da competência das Comissões de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente; de Administração Pública; e de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica, argumentamos que o disposto no Substitutivo é oportuno e

Câmara Municipal de São Paulo

meritório, devendo este prevalecer e ir à sanção do Sr. Prefeito.

Favorável, pois, é o nosso parecer.

Nos aspectos financeiros, e apoiando o Substitutivo sugerido pela D. Comissão de Administração Pública, nada há a opor, porquanto as despesas decorrentes da sua execução correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

Sala das Sessões, 18.11.97.

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE

COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA

COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO

Folha n.º 265 do proc. n.º PL-721 de 1996

26 NOV 1996

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

ASSESSORIA TÉCNICA DA MESA

"VOTAÇÃO NOMINAL REFERENTE AO P.L Nº 721/96"

REQUERIDA PELO SR. VEREADOR: _____

47ª SESSÃO ☐ ORDINÁRIA ☒ EXTRAORDINÁRIA REALIZADA EM 26 DE 11 DE 1997

Subst. da Comissão de Adm. Pública

Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE	Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE
1	ADRIANO DIOGO		X		29	JORGE TABA		X	
2	ALBERTO HIAR	—	—		30	JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO			X
3	ALDAIZA SPOSATI			X	31	ALAN LOPES		X	
4	AMORIM	—	—		32	JOSÉ IZAR		X	
5	ANA MARIA QUADROS	X	~~X~~		33	JOSÉ MENTOR	—	—	X
6	ANA MARTINS			X	34	JOSÉ VIVIANI FERRAZ	—	—	
7	ARCHIBALDO ZANCRA		X		35	LÍDIA CORREA	—	—	
[illegible]	ARMANDO MELLÃO		X		36	LUIZ PASCHOAL	—	—	
9	ARSELINO TATTO			X	37	MAELI VERGNIANO		X	
10	AURÉLIO NOMURA	X			38	MARIA HELENA		X	
11	BRASIL VITA		X		39	MARIO DIAS		X	
12	BRUNO FÉDER		X		40	MIGUEL COLASUONNO		X	
13	CARLOS NEDER			X	41	MILTON LEITE		X	
14	CELSO CARDOSO		X		42	MOHAMAD SAID MOURAD	—	—	
15	COSME LOPES		X		43	NATALÍCIO BEZERRA		X	
16	DALTON SILVANO	X			44	NELO RODOLFO		X	
17	DEVANIR RIBEIRO	~~X~~		X	45	NELSON GUIMARÃES PROENÇA	—	—	
18	DITO SALIM		X		46	OSVALDO ENÉAS		X	
19	DOMINGOS DISSEI		X		47	PAULO FRANGE		X	
20	EDIVALDO ESTIMA		X		48	PAULO ROBERTO FARIA LIMA		X	
21	EMÍLIO MENEGHINI		X		49	PIERRE DE FREITAS		X	
[illegible]	GILSON BARRETO	X			50	ROBERTO TRÍPOLI		X	
23	GOULART	—	—		51	SALIM CURIATI		X	
24	HANNA GHARIB		X		52	TONINHO PAIVA	—	—	—
25	HENRIQUE PACHECO			X	53	VICENTE CÂNDIDO			X
26	ÍTALO CARDOSO			X	54	VICENTE VISCOME		X	
27	IVO MORGANTI		X		55	WADIH MUTRAN		X	
28	JOOJI HATO	—	—	—					

Votaram "SIM": 04 Srs Vereadores

Votaram "NÃO": 31 Srs Vereadores

ABSTIVERAM-SE: 10 Srs Vereadores

VISTO:

SECRETÁRIO

Câmara Municipal de São Paulo

SUBSTITUTIVO N.º 3 AO PL 721/96

Regulamenta o serviço público de estacionamento rotativo e oneroso nas vias públicas da cidade e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paúlo APROVA:

Art. 1º. – Esta lei regulamenta o serviço público de estacionamento rotativo e oneroso nas vias e logradouros públicos da cidade de São Paulo implementado pelo sistema de zona azul.

Parágrafo Único: Considera-se como zona azul, o serviço público que permite o uso oneroso e rotativo das vias e logradouros públicos municipais para o estacionamento de veículos privados, mediante o pagamento de uma taxa relativa ao tempo de uso, de modo a garantir a democratização da vaga pública, a ser operacionalizado através da venda de talões ou por meio de instrumento mecânico e automatizado.

Art. 2º - A política municipal de implantação da zona azul obedecerá às seguintes diretrizes:

I – estabelecimento das zonas de uso do veículo privado na cidade e sua permanência estacionada por tempo definido;

II – preservação das funções essenciais da via pública de circulação prioritária ao transporte público e ao pedestre;

III – garantia dos direitos dos moradores, de modo a possibilitar sua participação na definição dos locais nos quais serão implementados os estacionamentos rotativos, bem como mecanismos de compensação das taxas e impostos já pagos por eles no que se refere à testada da propriedade que possuem ou vivem, e taxa de limpeza e conservação das vias públicas;

IV – concordância com as regras federais estabelecidas pelo Código Nacional de Trânsito;

V – regulamentação desta atividade comercial na via pública, de modo a garantir como contrapartida, investimentos e custeio de serviços de qualificação urbana;

VI – complementariedade e suplementariedade do estacionamento na via pública, o qual deve estar condicionado ao estacionamento em garagens particulares e subordinado às zonas de uso de veículos privados;

VII – proibição da exploração dos estacionamentos rotativos em vias e logradouros públicos localizados em zonas de uso estritamente residenciais – Z1.

Art. 3.º - A exploração dos estacionamentos rotativos em vias e logradouros públicos será exercida em duas modalidades:

I - Zona Azul Fixa;

II - Zona Azul de Eventos;

§ 1º - Considera-se como Zona Azul Fixa a exploração de estacionamentos rotativos nas zonas de uso de veículos privados determinadas pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET e pela Secretaria Municipal de Transportes, excluídas as zonas de uso estritamente residenciais.

§ 2º - Considera-se como Zona Azul de Eventos a exploração de estacionamentos rotativos em dias, horários e locais específicos compatíveis com a realização de eventos na cidade, tais como feiras, congressos, campeonatos e jogos esportivos, dentre outros.

Art. 4º - As vias e logradouros públicos das várias regiões da cidade serão divididos pela Companhia de Engenharia de Tráfego – CET – num número mínimo de dez bolsões de estacionamento rotativo, que serão condicionados às zonas de uso de veículos privados e sempre subordinados à uma política municipal de estacionamentos.

§ 1º - As vagas existentes poderão sofrer qualquer redução, ou um acréscimo não superior a 50%, desde de que respeitados os critérios especificados pela Companhia de Engenharia de Tráfego – CET e pela Secretaria Municipal de Transportes e a anuência dos moradores e comerciantes da região.

§ 2º - No caso das vagas já existentes, fica garantido o prazo de 30 (trinta) dias, a contar da data de publicação desta lei para manifestação à Companhia de Engenharia de Tráfego da discordância pela maioria absoluta dos proprietários e possuidores dos imóveis em vias e logradouros públicos.

§ 3º - No caso das novas vagas, fica garantida a convocação, pelo Executivo, de audiência pública com os moradores e comerciantes da região, os quais deverão emitir parecer deliberativo a respeito de tal uso de uma determinada via pública.

Art. 5º - A exploração do estacionamento em vias e logradouros públicos deverá ser feita de forma:

I - manual, através de talões;

II - automatizada e informatizada, por meio de parquímetros ou equipamentos eletrônicos de coleta, que permitam total integridade financeira da arrecadação, aferição imediata de receitas e auditoria permanente por parte do Poder Público.

Parágrafo Único - As dimensões e formatos dos parquímetros devem ser adaptados à utilização e circulação das pessoas portadoras de deficiência.

Art. 6º - A Secretaria Municipal de Transportes poderá transferir para empresa pública municipal ou para sociedade de economia mista controlada pela Prefeitura a competência para organizar, gerenciar e fiscalizar a exploração objeto desta lei.

Art. 7º - O Executivo regulamentará, por decreto, as disposições da presente lei, no prazo máximo de 30 (trinta) dias.

Câmara Municipal de São Paulo

Art. 8º - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias.

Art. 9º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Folha n.o 271 do proc.
n.º PL-721 do 19 96

Câmara Municipal de São Paulo

COPIADO NA SESSÃO
- DE -
26 NOV 1996
TAQUIGRAFIA

PARECER CONJUNTO DAS COMISSÕES REUNIDAS DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA; POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE; ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA E FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O SUBSTITUTIVO DO PT AO PL 721/96.

O Substitutivo da Bancada do Partido dos Trabalhadores ao PL 721/96, que autoriza o Executivo a outorgar, mediante licitação, concessão para exploração de estacionamento em vias e logradouros públicos, foi apresentado em Plenário, durante a 2ª discussão do referido projeto, e contém o número regimental de assinaturas, preenchendo, dessa forma, os requisitos regimentais e de legalidade.

No mérito, as doutas Comissões de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, Administração Pública, Trânsito, Transporte e Atividade Econômica e Finanças e Orçamento, por seus membros infra-assinados, reiteram o posicionamento favorável ao texto originário do projeto, conforme pareceres já exarados, se manifestando contrariamente ao texto substitutivo ora apresentado pela Bancada do PT.

Sala das Comissões Reunidas, em

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

Wadih Tuto
Romeu Mentor
Estima
Aldaiza
Diseo
Meneghini
Talla
Gilson Amorim
Zancra Paiva
Viviani Mellão
Vita
Devanir
Dito Salim
Hanna
Tiscone
Zé Índio
Zé Eduardo

Bruno Maeli
Mª Helena Cunhati

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROP. E MEIO AMBIENTE

Goulart
Ana Martini
Trípoli
Maurad Neder
Faria Lima

COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA

V. Cândido
Morganti
Hiar

COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO

Dalton
Natalício
Lídia H. Pacheco

Folha n.º 272 do proc. n.º PL-721 de 19 96

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

COPIADO NA SESSÃO - DE - 26 NOV 1996 TAQUIGRAFIA

ASSESSORIA TÉCNICA DA MESA

VOTAÇÃO NOMINAL REFERENTE AO P.L Nº 721/96 "

REQUERIDA PELO SR. VEREADOR: _____

47ª SESSÃO ☐ ORDINÁRIA ☒ EXTRAORDINÁRIA REALIZADA EM 26 DE Novembro DE 19 96

Subst. da Bancada do P.T.

Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE	Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE
1	ADRIANO DIOGO	X			29	JORGE TABA		X	
2	ALBERTO HIAR	—			30	JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO	X		
3	ALDAIZA SPOSATI	X			31	ALAN LOPES		X	
4	AMORIM	—			32	JOSÉ IZAR		X	
5	ANA MARIA QUADROS	X			33	JOSÉ MENTOR	X		
6	ANA MARTINS	X			34	JOSÉ VIVIANI FERRAZ	—		
7	ARCHIBALDO ZANCRA		X		35	LÍDIA CORREA	—		
8	ARMANDO MELLÃO		X		36	LUIZ PASCHOAL	—		
9	ARSELINO TATTO	X			37	MAELI VERGNIANO		X	
10	AURÉLIO NOMURA	X			38	MARIA HELENA		X	
11	BRASIL VITA		X		39	MARIO DIAS		X	
12	BRUNO FÉDER		X		40	MIGUEL COLASUONNO		X	
13	CARLOS NEDER	X			41	MILTON LEITE		X	
14	CELSO CARDOSO		X		42	MOHAMAD SAID MOURAD	—		
15	COSME LOPES		X		43	NATALÍCIO BEZERRA		X	
16	DALTON SILVANO	X			44	NELO RODOLFO		X	
17	DEVANIR RIBEIRO	X			45	NELSON GUIMARÃES PROENÇA	—		
18	DITO SALIM	—	X		46	OSVALDO ENÉAS		X	
19	DOMINGOS DISSEI		X		47	PAULO FRANGE		X	
20	EDIVALDO ESTIMA		X		48	PAULO ROBERTO FARIA LIMA		X	
21	EMÍLIO MENEGHINI		X		49	PIERRE DE FREITAS	X		
22	GILSON BARRETO	X			50	ROBERTO TRÍPOLI	X		
23	GOULART	—			51	SALIM CURIATI		X	
24	HANNA GHARIB		X		52	TONINHO PAIVA	—		
25	HENRIQUE PACHECO	X			53	VICENTE CÂNDIDO	X		
26	ÍTALO CARDOSO	X			54	VICENTE VISCOME		X	
27	IVO MORGANTI		X		55	WADIH MUTRAN		X	
28	JOOJI HATO	—							

Votaram "SIM" : 17 Srs Vereadores

Votaram "NÃO" : 28 Srs Vereadores

ABSTIVERAM-SE: — Srs Vereadores

VISTO:

SECRETÁRIO

Folha n.º 273 do proc.
n.º PL-721 de 19 96

Câmara Municipal de São Paulo

COPIADO NA SESSÃO
DE
26 NOV 1996
TAQUIGRAFIA

PRORROGAÇÃO DE SESSÃO

aprovado
26/11/96

Senhor Presidente,

Nos termos regimentais, requeiro ouvido o Plenário seja PRORROGADA a Sessão por mais.....120.....minutos.

Sala das Sessões, em de de 1997.

Folha n.º 274 do proc. n.º PL-721 de 19 96

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

COPIADO 20 NOV 1996 SECRETARIA

ASSESSORIA TÉCNICA DA MESA

VOTAÇÃO NOMINAL REFERENTE AO PL Nº 721/96 "

REQUERIDA PELO SR. VEREADOR: _____

47ª SESSÃO ☐ ORDINÁRIA ☒ EXTRAORDINÁRIA REALIZADA EM 26 DE Novembro DE 19 97

Prorrogação da Sessão

Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE	Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE
1	ADRIANO DIOGO		X		29	JORGE TABA	X		
2	ALBERTO HIAR				30	JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO			
3	ALDAIZA SPOSATI				31	ALAN LOPES	X		
4	AMORIM				32	JOSÉ IZAR	X		
5	ANA MARIA QUADROS		X		33	JOSÉ MENTOR			
6	ANA MARTINS				34	JOSÉ VIVIANI FERRAZ			
7	ARCHIBALDO ZANCRA	X			35	LÍDIA CORREA			
[illegible]	ARMANDO MELLÃO	X			36	LUIZ PASCHOAL			
9	ARSELINO TATTO		X		37	MAELI VERGNIANO	X		
10	AURÉLIO NOMURA				38	MARIA HELENA	X		
11	BRASIL VITA	X			39	MARIO DIAS	X		
12	BRUNO FÉDER	X			40	MIGUEL COLASUONNO	X		
13	CARLOS NEDER				41	MILTON LEITE	X		
14	CELSO CARDOSO	X			42	MOHAMAD SAID MOURAD			
15	COSME LOPES	X			43	NATALÍCIO BEZERRA	X		
16	DALTON SILVANO				44	NELO RODOLFO	X		
17	DEVANIR RIBEIRO				45	NELSON GUIMARÃES PROENÇA			
18	DITO SALIM	X			46	OSVALDO ENÉAS	X		
19	DOMINGOS DISSEI	X			47	PAULO FRANGE	X		
20	EDIVALDO ESTIMA	X			48	PAULO ROBERTO FARIA LIMA	X		
21	EMÍLIO MENEGHINI	X			49	PIERRE DE FREITAS			
[illegible]	GILSON BARRETO				50	ROBERTO TRÍPOLI			
23	GOULART				51	SALIM CURIATI	X		
24	HANNA GHARIB	X			52	TONINHO PAIVA			
25	HENRIQUE PACHECO		X		53	VICENTE CÂNDIDO			
26	ÍTALO CARDOSO				54	VICENTE VISCOME	X		
27	IVO MORGANTI	X			55	WADIH MUTRAN	X		
28	JOOJI HATO								

Votaram "SIM": 28 Srs Vereadores

Votaram "NÃO": 02 Srs Vereadores

ABSTIVERAM-SE: _____ Srs Vereadores

VISTO:

SECRETÁRIO

Folha n.º 275 do proc. n.º PL-721 de 19 96

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

ASSESSORIA TÉCNICA DA MESA

"VOTAÇÃO NOMINAL REFERENTE AO P.L. Nº 721/96"

REQUERIDA PELO SR. VEREADOR: ——

47ª SESSÃO ☐ ORDINÁRIA ☒ EXTRAORDINÁRIA REALIZADA EM 26 DE 11 DE 19 96

T.J. Oposição Subst. Com. Just.

Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE	Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE
1	ADRIANO DIOGO		X		29	JORGE TABA	X		
2	ALBERTO HIAR	—	—		30	JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO		X	
3	ALDAIZA SPOSATI		X		31	ALAN LOPES	X		
4	AMORIM	—	—		32	JOSÉ IZAR	X		
5	ANA MARIA QUADROS		X		33	JOSÉ MENTOR		X	
6	ANA MARTINS		X		34	JOSÉ VIVIANI FERRAZ	—	—	
7	ARCHIBALDO ZANCRA	X			35	LÍDIA CORREA	—	—	
8	ARMANDO MELLÃO	X			36	LUIZ PASCHOAL	—	—	
9	ARSELINO TATTO		X		37	MAELI VERGNIANO	X		
10	AURÉLIO NOMURA	*	X		38	MARIA HELENA	X		
11	BRASIL VITA	X			39	MARIO DIAS	X		
12	BRUNO FÉDER	X			40	MIGUEL COLASUONNO	X		
13	CARLOS NEDER		X		41	MILTON LEITE	X		
14	CELSO CARDOSO	X			42	MOHAMAD SAID MOURAD	—	—	
15	COSME LOPES	X			43	NATALÍCIO BEZERRA	X		
16	DALTON SILVANO		X		44	NELO RODOLFO	X		
17	DEVANIR RIBEIRO		X		45	NELSON GUIMARÃES PROENÇA	—	—	
18	DITO SALIM	X			46	OSVALDO ENÉAS	X		
19	DOMINGOS DISSEI	X			47	PAULO FRANGE	X		
20	EDIVALDO ESTIMA	X			48	PAULO ROBERTO FARIA LIMA	X		
21	EMÍLIO MENEGHINI	X			49	PIERRE DE FREITAS		X	
22	GILSON BARRETO		X		50	ROBERTO TRÍPOLI		X	
23	GOULART	—	—		51	SALIM CURIATI	X		
24	HANNA GHARIB	X			52	TONINHO PAIVA	—	—	
25	HENRIQUE PACHECO		X		53	VICENTE CÂNDIDO		X	
26	ÍTALO CARDOSO		X		54	VICENTE VISCOME	X		
27	IVO MORGANTI	X			55	WADIH MUTRAN	X		
28	JOOJI HATO	—	—						

Votaram "SIM": 28 Srs Vereadores

Votaram "NÃO": 17 Srs Vereadores

ABSTIVERAM-SE: 0 Srs Vereadores

VISTO:

SECRETÁRIO

COPIADO NA SESSÃO - DE - 26 NOV 1996 TAQUIGRAFIA

29

Fls. n.º 276 do proc. n.º PL-721 de 96

RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
1	2	morg.	47a.S.Extra.	26.11.97		

OPERADOR	REVISOR	CADERNO	DISK

- PL 721/96, do Executivo, que autoriza o Executivo a outorgar, mediante licitação, concessão para exploração de estacionamento em vias e logradouros públicos. Fase da discussão: 2a. (Substitutivo da Comissão de Constituição e Justiça.) Aprovação mediante voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara.

RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
29	2	dagmar	47 extra	26 11 97		

OPERADOR	REVISOR	CADERNO	DISK

O SR PRESIDENTE (Nelo Rodolfo PPB) - Encerrado o processo de encaminhamento de votação, vamos agora ao processo de votação. Inicialmente o Substitutivo apresentado pela Bancada do PT, depois o Substitutivo apresentado por alguns membros da Comissão de Administração Pública, em seguida o Substitutivo da Bancada do PSDB, finalmente o Projeto Original. Devido aos problemas do painel, o Sr. Secretário fará a chamada. Os Srs. Vereadores favoráveis dirão "sim"; os contrários, "não".

- Feita a chamada, sob a presidência do Sr. Nelo Rodolfo, verifica-se que votaram "sim" os Srs.

Folha n.º 278 do proc. n.º PL-721 de 19 96

RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
29	3	dagmar	47 extra	26 11 97		

OPERADOR	REVISOR	CADERNO	DISK

O SR PRESIDENTE (Nelo Rodolfo PPB) - Responderam "sim" 17 Srs. Vereadores; não 28 Srs. Vereadores. Está rejeitado o Substitutivo da Bancada do PT.

Agora, a votos o Substitutivo apresentado por alguns membros da Comissão de Administração Pública. O Sr. Secretário procederá a chamada. Os Srs. Vereadores favoráveis dirão "sim"? os contrários, "não".

- Feita a chamada, sob a presidência do Vereador Nelo Rodolfo, verifica-se que votaram "sim" os Srs.

(o sr pres- resp sim-morgado)

RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONTRAPARTE
30	1	morg.	47a.Extra.	26.11.97		

OPERADOR	REVISOR	CADERNO	DISK

O SR. PRESIDENTE (Nelo Rodolfo - PPB) - Responderam "sim" 4 Srs. Vereadores; responderam "não" 31 Srs. Vereadores; ~~xxxxxx~~ 10 Srs. Vereadores se abstiveram. Rejeitado.

A votos o Substitutivo da bancada do PSDB. Os Srs. Vereadores favoráveis responderam "sim", os contrários, "não". O Sr.Secretário procederá à chamada.

- Feita a chamada, sob a Presidência do Sr.Nelo Rodolfo, verifica-se que;

O SR. PRESIDENTE (Nelo Rodolfo - PPB) - Responderam "sim" 9 Srs. Vereadores; responderam "não" 28 Srs. Vereadores; 8 abstenções. Rejeitado o substitutivo do PSDB.

A votos o projeto original. Os Srs. Vereadores favoráveis responderam "sim", os contrários, "não". O Sr. Secretário procederá à chamada.

- Feita a chamada, sob a Presidência do Sr. Nelo Rodolfo, verifica-se que:

(O Sr. Presidente.... marcelo)

Folha n.º 281 do proc. n.º PL-721 de 19 96

RODÍZIO	FOLHA	TAQUÍGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
31	1	Marcelo	47ª S.Extra.	26.11.97		

OPERADOR	REVISOR	CADERNO	DISK

O SR. PRESIDENTE (Nelo Rodolfo - PPB) - Responderam "sim" 28 Srs. Vereadores; e "não" 17 Srs. Vereadores. Está aprovado. Vai à sanção.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº ..... - 282 -

do processo nº 01-721 de 19 96 / / (a) .....

À LEG. 3 - Sra. Chefe:

O Substitutivo de fls. 18/21 foi aprovado em 2a. discussão e votação na 47a. Sessão Extraordinária de 26 de novembro do corrente, estando em condições de ser enviado à sanção.

27.11.97

LUIZ A[illegible]AS DE CARVALHO
Assessor Técnico Leg. Chefe
A. T. M.

RECEBIDO EM LEG. 3
02/12/97
17:00

Sr. Orlando,

Oficiar ao Executivo, encaminhando cópia autêntica. Preparar registro e carta de lei.

26/11/97

MARGARETE [illegible]NES DA SILVA
Chefe de Seção Técnica III
Substituto

Sra. Chefe,

Providenciado conforme solicitação de V.Sa.

26/11/97

ORLANDO KOCI MENDES
Oficial Legislativo

SEGUE ..... juntado ..... nesta data, ... documento ..... e papel para informação, rubricado .....

sob folha ..... nº ..... 283 a 294

Em ..... 03 / 12 / 97

(a) .....

Folha nº 283 do
nº 721 de 1996

Câmara Municipal de São Paulo

São Paulo, 27 de novembro de 1997.

18 - OF-LEG3
OFICIO N.0793/1997

Senhor Prefeito.

Encaminho a Vossa Excelência cópia autêntica da lei decretada pela Câmara em sessão de 26 de novembro do corrente relativa ao Projeto de Lei nº 721/96, de autoria desse Executivo - autorizando o Executivo a outorgar, mediante licitação, concessão para exploração de estacionamento em vias e logradouros públicos, e dando outras providências.

Valho-me da oportunidade para renovar a Vossa Excelência os meus protestos de elevado apreço e distinta consideração.

NELO RODOLFO
Presidente

A Sua Excelência o Senhor
Doutor Celso Roberto Pitta
Digníssimo Prefeito do Município de São Paulo.

B

18 - OF-LEG3
OFICIO N.0793/1997

Folha nº 284 do proc. nº 721 de 1996

Câmara Municipal de São Paulo

----------Cópia autêntica. LEI DECRETADA NA SESSÃO DE 26 DE NOVEMBRO DE 1997. Cópia extraída de Fls. nº do Processo. (PROJETO DE LEI Nº 721/96). Autoriza o Executivo a outorgar, mediante licitação, concessão para exploração de estacionamento em vias e logradouros públicos, e dá outras providências. A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta: Art. 1º - Fica o Executivo autorizado a outorgar, mediante licitação, concessão onerosa para exploração, por particulares, dos estacionamentos rotativos em vias e logradouros públicos, na forma da presente lei. Parágrafo único - A concessionária deverá pagar ao Poder Público quantia mensal pela exploração concedida, na proporção que vier a ser estabelecida na respectiva licitação. Art. 2º - A exploração do estacionamento em vias e logradouros públicos deverá ser feita através de controle automatizado e informatizado, por meio de parquímetros ou equipamentos eletrônicos de coleta, que permitam total integridade financeira da arrecadação, aferição imediata de receitas e auditoria permanente por parte do poder concedente. Parágrafo único - Ao final do prazo da concessão, os equipamentos, obras e instalações utilizados na exploração dos estacionamentos reverterão para o Poder Público, sem qualquer pagamento ao particular, desde que respeitado o equilíbrio econômico e financeiro firmado no início da concessão. Art. 3º - A concessão de que trata esta lei deverá ser precedida de licitação pela modalidade Concorrência Pública, no julgamento da qual deverão ser considerados a qualidade técnica do sistema de exploração e dos equipamentos apresentados e o valor do ônus ofertado como pagamento pela outorga da concessão. Parágrafo

único - O ônus referido no "caput" deste artigo será a quantia mensal que a concessionária deverá pagar ao Poder Público pela concessão, estabelecida nos termos da oferta vencedora da licitação. Art. 4º - O prazo da concessão de que trata esta lei não poderá ser superior a 30 (trinta) anos. Art. 5º - A empresa concessionária deverá se incumbir, sem ônus para o Município, de fornecer, instalar e conservar os equipamentos empregados no sistema, bem como de realizar todas as obras, inclusive sinalização viária, que se fizerem necessárias à operação da concessão. Art. 6º - As vagas de concessão de que trata esta lei compreenderão aquelas hoje exploradas pelo sistema de Zona Azul e outras a serem especificadas pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET e pela Secretaria Municipal de Transportes nas vias e logradouros do Município, ficando autorizada, desde logo, a ampliação das vagas hoje existentes. Art. 7º - A fixação do preço a ser cobrado e o tempo máximo de uso das vagas nos estacionamentos rotativos objeto da concessão ficarão a cargo do Poder Público, devendo ser estabelecidos antes do início da licitação, por decreto do Executivo. Parágrafo único - A periodicidade, o índice e o critério de reajuste do preço, obedecida a legislação federal regente da matéria, deverão ser fixados no termo de outorga da concessão e serão autorizados sempre na forma prevista no "caput" deste artigo. Art. 8º - O termo de outorga da concessão deverá conter, entre outras disposições, as seguintes cláusulas obrigatórias: I - o objeto, a área e o prazo da concessão, conforme estabelecido nesta lei; II - as condições de exploração dos estacionamentos, inclusive com

previsão de regras e parâmetros de aferição das receitas, auditorias e acompanhamento da arrecadação; III - as condições econômicas e financeiras da exploração, prevendo, inclusive, os mecanismos de preservação do equilíbrio inicialmente estabelecido; IV - a forma e a periodicidade do pagamento do ônus ao Poder Público; V - a obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de contas da concessionária; VI - critérios e mecanismos de revisão do preço cobrado pelo particular dos usuários e do ônus a ser pago; VII - os direitos, garantias e obrigações da concessionária e do Poder Público concedente, inclusive os relacionados às necessidades de futura alteração ou ampliação da exploração concedida, bem como os relativos ao aperfeiçoamento e modernização dos equipamentos e instalações empregados; VIII - os direitos e deveres dos usuários das vagas de estacionamento, bem como o dever da concessionária em manter os usuários permanente e suficientemente informados acerca do funcionamento do sistema; IX - a forma de relacionamento da concessionária com os agentes do Poder Público encarregados da fiscalização de trânsito e da atividade administrativa de polícia; X - eventuais penalidades que possam ser aplicadas à concessionária pelo descumprimento das normas legais e contratuais para exploração da permissão; XI - as hipóteses e procedimentos para extinção antecipada da concessão; XII - as hipóteses e os critérios para cálculo e forma de pagamento de indenizações devida à concessionária, inclusive para os casos de extinção antecipada da concessão por ato ou fato não imputável à mesma; XIII - as condições de prorrogação da concessão; XIV - o

prazo para fornecimento e instalação dos equipamentos e para realização das obras necessárias, bem como o prazo máximo para início da exploração das vagas de estacionamento; XV - o foro e o modo de resolução amigável de eventuais divergências que surjam ao longo do prazo de vigência da concessão. Parágrafo único - A concessionária deverá oferecer, na forma da lei, garantia do fiel cumprimento das obrigações que por ela venham a ser assumidas como contrapartida, inclusive aquelas referentes ao fornecimento, à instalação, ao funcionamento e à manutenção dos equipamentos vinculados à concessão. Art. 9º - A outorga da concessão de que trata esta lei não implicará, em nenhuma hipótese, na transferência da atividade administrativa de polícia ou da atribuição de fiscalização do cumprimento da legislação de trânsito ou das normas de estacionamento, atividades que continuarão a ser exercidas pelos agentes do Poder Público, na forma da lei. Art. 10 - A Secretaria Municipal de Transportes poderá transferir para empresa pública municipal ou para sociedade de economia mista controlada pela Prefeitura a competência para organizar, gerenciar e fiscalizar a concessão objeto desta lei. Parágrafo único - As receitas decorrentes do pagamento, pela concessionária, do ônus decorrente da exploração concedida serão recolhidas à entidade a quem competir a organização, o gerenciamento e a fiscalização da concessão, conforme disposto no "caput" deste artigo, devendo tais recursos integrar suas receitas correntes. Art. 11 - O Executivo regulamentará, por decreto, as disposições da presente lei. Art. 12 - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por

Folha nº 288 do proc. nº 721 de 19 97

conta de dotações orçamentárias próprias. Art. 13 - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário. Eu, ORLANDO JOCI MENDES Oficial Legislativo....., Oficial Legislativo, padrão "QPA-9-A" extraí a presente cópia fielmente de fls. do livro competente nº 49 e digitei. Eu, SORAIA LÚCIA FERREIRA BARBOSA ..Assistente de Chefia Técnica.., Assistente de Chefia Técnica, padrão "QPA-10-C" a conferi. São Paulo, 26 de novembro de 1997. Chefe da Seção Técnica de Preparo e Registro de Documentos Legislativos, MARGARETE NUNES DA SILVA ...Chefe de Seção Técnica III..... Substituto Visto, LEILA XAVIER MACHADO ... Diretora do Diretor Téc. de Departamento Departamento dos Serviços Legislativos da Câmara Municipal de São Paulo.-

aa) Nelo Rodolfo; Milton Leite da Silva; Vicente Viscome; Henrique Pacheco; Toninho Paiva; Antonio Goulart; Carlos Neder.

okm

B

Folha nº 289 do proc. nº 721 de 1996

Câmara Municipal de São Paulo

LEI Nº 12.523 DE 28 DE novembro DE 1997.

Autoriza o Executivo a outorgar, mediante licitação, concessão para exploração de estacionamento em vias e logradouros públicos, e dá outras providências.

Faço saber que a Câmara, em sessão de 26 de novembro de 1997, decretou a seguinte lei:

Art. 1º - Fica o Executivo autorizado a outorgar, mediante licitação, concessão onerosa para exploração, por particulares, dos estacionamentos rotativos em vias e logradouros públicos, na forma da presente lei.

Parágrafo único - A concessionária deverá pagar ao Poder Público quantia mensal pela exploração concedida, na proporção que vier a ser estabelecida na respectiva licitação.

Art. 2º - A exploração do estacionamento em vias e logradouros públicos deverá ser feita através de controle automatizado e informatizado, por meio de parquímetros ou equipamentos eletrônicos de coleta, que permitam total integridade financeira da arrecadação, aferição imediata de receitas e auditoria permanente por parte do poder concedente.

Parágrafo único - Ao final do prazo da concessão, os equipamentos, obras e instalações utilizados na exploração dos estacionamentos reverterão para o Poder Público, sem qualquer pagamento ao particular, desde que respeitado o equilíbrio econômico e financeiro firmado no início da concessão.

Art. 3º - A concessão de que trata esta lei deverá ser precedida de licitação pela modalidade Concorrência Pública, no julgamento da qual deverão ser considerados a qualidade técnica do sistema de exploração e dos equipamentos apresentados e o valor do ônus ofertado como pagamento pela outorga da concessão.

Parágrafo único - O ônus referido no "caput" deste artigo será a quantia mensal que a concessionária deverá pagar ao Poder Público pela concessão, estabelecida nos termos da oferta vencedora da licitação.

Art. 4º - O prazo da concessão de que trata esta lei não poderá ser superior a 30 (trinta) anos.

Art. 5º - A empresa concessionária deverá se incumbir, sem ônus para o Município, de fornecer, instalar e conservar os equipamentos empregados no sistema, bem como de realizar todas as obras, inclusive sinalização viária, que se fizerem necessárias à operação da concessão.

Art. 6º - As vagas de concessão de que trata esta lei compreenderão aquelas hoje exploradas pelo sistema de Zona Azul e outras a serem especificadas pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET e pela Secretaria Municipal de Transportes nas vias e logradouros do Município, ficando autorizada, desde logo, a ampliação das vagas hoje existentes.

Art. 7º - A fixação do preço a ser cobrado e o tempo máximo de uso das vagas nos estacionamentos rotativos objeto da concessão ficarão a cargo do Poder Público, devendo ser estabelecidos antes do início da licitação, por decreto do Executivo.

Parágrafo único - A periodicidade, o índice e o critério de reajuste do preço, obedecida a legislação federal regente da matéria, deverão ser fixados no termo de outorga da concessão e serão autorizados sempre na forma prevista no "caput" deste artigo.

Art. 8º - O termo de outorga da concessão deverá conter, entre outras disposições, as seguintes cláusulas obrigatórias:

I - o objeto, a área e o prazo da concessão, conforme estabelecido nesta lei;

II - as condições de exploração dos estacionamentos, inclusive com previsão de regras e parâmetros de aferição das receitas, auditorias e acompanhamento da arrecadação;

III - as condições econômicas e financeiras da exploração, prevendo, inclusive, os mecanismos de preservação do equilíbrio inicialmente estabelecido;

IV - a forma e a periodicidade do pagamento do ônus ao Poder Público;

V - a obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de contas da concessionária;

VI - critérios e mecanismos de revisão do preço cobrado pelo particular dos usuários e do ônus a ser pago;

VII - os direitos, garantias e obrigações da concessionária e do Poder Público concedente, inclusive os relacionados às necessidades de futura alteração ou ampliação da exploração concedida, bem como os relativos ao aperfeiçoamento e modernização dos equipamentos e instalações empregados;

VIII - os direitos e deveres dos usuários das vagas de estacionamento, bem como o dever da concessionária em manter os usuários permanente e suficientemente informados acerca do funcionamento do sistema;

IX - a forma de relacionamento da concessionária com os agentes do Poder Público encarregados da fiscalização de trânsito e da atividade administrativa de polícia;

X - eventuais penalidades que possam ser aplicadas à concessionária pelo descumprimento das normas legais e contratuais para exploração da permissão;

XI - as hipóteses e procedimentos para extinção antecipada da concessão;

XII - as hipóteses e os critérios para cálculo e forma de pagamento de indenizações devida à concessionária, inclusive para os casos de extinção antecipada da concessão por ato ou fato não imputável à mesma;

XIII - as condições de prorrogação da concessão;

XIV - o prazo para fornecimento e instalação dos equipamentos e para realização das obras necessárias, bem como o prazo máximo para início da exploração das vagas de estacionamento;

XV - o foro e o modo de resolução amigável de eventuais divergências que surjam ao longo do prazo de vigência da concessão.

Parágrafo único - A concessionária deverá oferecer, na forma da lei, garantia do fiel cumprimento das obrigações que por ela venham a ser assumidas como contrapartida, inclusive aquelas referentes ao fornecimento, à instalação, ao funcionamento e à manutenção dos equipamentos vinculados à concessão.

Art. 9º - A outorga da concessão de que trata esta lei não implicará, em nenhuma hipótese, na transferência da atividade administrativa de polícia ou da atribuição de fiscalização do cumprimento da legislação de trânsito ou das normas de estacionamento, atividades que continuarão a ser exercidas pelos agentes do Poder Público, na forma da lei.

Art. 10 - A Secretaria Municipal de Transportes poderá transferir para empresa pública municipal ou para sociedade de economia mista controlada pela Prefeitura a competência para organizar, gerenciar e fiscalizar a concessão objeto desta lei.

Parágrafo único - As receitas decorrentes do pagamento, pela concessionária, do ônus decorrente da exploração concedida serão recolhidas à entidade a quem competir a organização, o gerenciamento e a fiscalização da concessão, conforme disposto no "caput" deste artigo, devendo tais recursos integrar suas receitas correntes.

Art. 11 - O Executivo regulamentará, por decreto, as disposições da presente lei.

Art. 12 - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias.

Art. 13 - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Câmara Municipal de São Paulo, 26 de novembro de 1997.

O Presidente,

okm

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 293 do proc. nº 721/96

MEMORANDO

São Paulo, 26 de novembro de 19 97.

Recebi ofício Leg.3 nº 793 , de **26/11/97** , encaminhando ao Executivo cópia autêntica de lei decretada pela Câmara, relativa do Projeto de Lei nº **721/96** , de autoria **do Executivo.**

Anexo:

RECEBI EM: 27/11/97

ESMERALDA DO ESPÍRITO SANTO FURTADO
RF. 620.014.1.00

CÓD. 0553

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº 294

do processo nº 721 de 19 96 / 03 / 12 / 97 (a)

LEI Nº 12.523 , DE 28 DE NOVEMBRO DE 1997
(Projeto de Lei nº 721/96, do Executivo)

Autoriza o Executivo a outorgar, mediante licitação, concessão para exploração de estacionamento em vias e logradouros públicos, e dá outras providências.

CELSO PITTA, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei.
Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 26 de novembro de 1997, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Fica o Executivo autorizado a outorgar, mediante licitação, concessão onerosa para exploração , por particulares, dos estacionamentos rotativos em vias e logradouros públicos, na forma da presente lei.

Parágrafo único - A concessionária deverá pagar ao Poder Público quantia mensal pela exploração concedida, na proporção que vier a ser estabelecida na respectiva licitação.

Art. 2º - A exploração do estacionamento em vias e logradouros públicos deverá ser feita através de controle automatizado e informatizado, por meio de parquímetros ou equipamentos eletrônicos de coleta, que permitam total integridade financeira da arrecadação, aferição imediata de receitas e auditoria permanente por parte do poder concedente.

Parágrafo único - Ao final do prazo da concessão, os equipamentos, obras e instalações utilizados na exploração dos estacionamentos reverterão para o Poder Público, sem qualquer pagamento ao particular, desde que respeitado o equilíbrio econômico e financeiro firmado no início da concessão.

Art. 3º - A concessão de que trata esta lei deverá ser precedida de licitação pela modalidade Concorrência Pública, no julgamento da qual deverão ser considerados a qualidade técnica do sistema de exploração e dos equipamentos apresentados e o valor do ônus ofertado como pagamento pela outorga da concessão.

Parágrafo único - O ônus referido no "caput" deste artigo será a quantia mensal que a concessionária deverá pagar ao Poder Público pela concessão, estabelecida nos termos da oferta vencedora da licitação.

Art. 4º - O prazo da concessão de que trata esta lei não poderá ser superior a 30 (trinta) anos.

Art. 5º - A empresa concessionária deverá se incumbir, sem ônus para o Município, de fornecer, instalar e conservar os equipamentos empregados no sistema, bem como de realizar todas as obras, inclusive sinalização viária, que se fizerem necessárias à operação da concessão.

Art. 6º - As vagas de concessão de que trata esta lei compreenderão aquelas hoje exploradas pelo sistema de Zona Azul e outras a serem especificadas pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET e pela Secretaria Municipal de Transportes nas vias e logradouros do Município, ficando autorizada, desde logo, a ampliação das vagas hoje existentes.

Art. 7º - A fixação do preço a ser cobrado e o tempo máximo de uso das vagas nos estacionamentos rotativos objeto da concessão ficarão a cargo do Poder Público, devendo ser estabelecidos antes do início da licitação, por decreto do Executivo.

Parágrafo único - A periodicidade, o índice e o critério de reajuste do preço, obedecida a legislação federal regente da matéria, deverão ser fixados no termo de outorga da concessão e serão autorizados sempre na forma prevista no "caput" deste artigo.

Art. 8º - O termo de outorga da concessão deverá conter, entre outras disposições, as seguintes cláusulas obrigatórias:

I - o objeto, a área e o prazo da concessão, conforme estabelecido nesta lei;

II - as condições de exploração dos estacionamentos, inclusive com previsão de regras e parâmetros de aferição das receitas, auditorias e acompanhamento da arrecadação;

III - as condições econômicas e financeiras da exploração, prevendo, inclusive, os mecanismos de preservação do equilíbrio inicialmente estabelecido;

IV - a forma e a periodicidade do pagamento do ônus ao Poder Público;

V - a obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de contas da concessionária;

VI - critérios e mecanismos de revisão do preço cobrado pelo particular dos usuários e do ônus a ser pago;

VII - os direitos, garantias e obrigações da concessionária e do Poder Público concedente, inclusive os relacionados às necessidades de futura alteração ou ampliação da exploração concedida, bem como os relativos ao aperfeiçoamento e modernização dos equipamentos e instalações empregados;

VIII - os direitos e deveres dos usuários das vagas de estacionamento, bem como o dever da concessionária em manter os usuários permanente e suficientemente informados acerca do funcionamento do sistema;

IX - a forma de relacionamento da concessionária com os agentes do Poder Público encarregados da fiscalização de trânsito e da atividade administrativa de polícia;

X - eventuais penalidades que possam ser aplicadas à concessionária pelo descumprimento das normas legais e contratuais para exploração da permissão;

XI - as hipóteses e procedimentos para extinção antecipada da concessão;

XII - as hipóteses e os critérios para cálculo e forma de pagamento de indenizações devidas à concessionária, inclusive para os casos de extinção antecipada da concessão por ato ou fato não imputável à mesma;

XIII - as condições de prorrogação da concessão;

XIV - o prazo para fornecimento e instalação dos equipamentos e para realização das obras necessárias, bem como o prazo máximo para início da exploração das vagas de estacionamento;

XV - o foro e o modo de resolução amigável de eventuais divergências que surjam ao longo do prazo de vigência da concessão.

Parágrafo único - A concessionária deverá oferecer, na forma da lei, garantia do fiel cumprimento das obrigações que por ela venham a ser assumidas como contrapartida, inclusive aquelas referentes ao fornecimento, à instalação, ao funcionamento e à manutenção dos equipamentos vinculados à concessão.

Art. 9º - A outorga da concessão de que trata esta lei não implicará, em nenhuma hipótese, na transferência da atividade administrativa de polícia ou da atribuição de fiscalização do cumprimento da legislação de trânsito ou das normas de estacionamento, atividades que continuarão a ser exercidas pelos agentes do Poder Público, na forma da lei.

Art. 10 - A Secretaria Municipal de Transportes poderá transferir para empresa pública municipal ou para sociedade de economia mista controlada pela Prefeitura a competência para organizar, gerenciar e fiscalizar a concessão objeto desta lei.

Parágrafo único - As receitas decorrentes do pagamento, pela concessionária, do ônus decorrente da exploração concedida serão recolhidas à entidade a quem competir a organização, o gerenciamento e a fiscalização da concessão, conforme disposto no "caput" deste artigo, devendo tais recursos integrar suas receitas correntes.

Art. 11 - O Executivo regulamentará, por decreto, as disposições da presente lei.

Art. 12 - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias.

Art. 13 - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 28 de novembro de 1997, 444º da fundação de São Paulo.
CELSO PITTA, PREFEITO
EDVALDO PEREIRA DE BRITO, Secretário dos Negócios Jurídicos
JOSÉ ANTONIO DE FREITAS, Secretário das Finanças
CARLOS DE SOUZA TOLEDO, Secretário Municipal de Transportes
Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 28 de novembro de 1997.
EDEVALDO ALVES DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Publicado no DIÁRIO OFICIAL
de 29 / 11 / 97
Nº 01 01
Lo Jenso:

À A.T.M.,

Para as devidas providências.

03/12/97

MARGARETE NUNES DA SILVA
Chefe de Seção Técnica III
Substituto

AO DT. 94 - SRA. CHEFE:
ARQUIVAR O PRESENTE PROCESSO
04/02/98

BRENO GANDELMAN
Assessor Téc. Leg. Chefe Subst.
A. T. M.

DEPARTAMENTO
DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMÁTICA
SEÇÃO TÉCNICA DE ARQUIVO

Proc. encerrado c/ #294# fls.

Arquivo em 09-02-98

O Func.:

LINA ANGELICA MARIA GUMAUSKAS
Documentalista

SEGUE ..... juntado ..... nesta data, ... documento ..... e papel para informação, rubricado .....

sob folha ..... nº .....

Em ...../...../.....

(a) .....