



CÂMARA MUNICIPAL DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Ata da 5ª Reunião Ordinária da Câmara Municipal de Cachoeiro de Itapemirim, referente ao 1º Período da 4ª Sessão Legislativa da 7ª Legislatura, realizada no dia 08 de março de 2016.

1

Aos oito dias do mês de março do ano de dois mil e dezesseis, **sob a Presidência do Vereador Júlio César Ferrare Cecotti**, realizou-se a Quinta Reunião Ordinária da Câmara Municipal de Cachoeiro de Itapemirim–ES, referente ao Primeiro Período da Quarta Sessão Legislativa da Sétima Legislatura, com início às quatorze horas e dez minutos, ocasião em que foi constatada a ausência do Vereador Fabrício Ferreira Soares. / Na abertura dos trabalhos, o Edil Ely Escarpini fez a leitura da passagem bíblica. / Inicialmente, a pedido do Presidente Júlio César Ferrare Cecotti, foi observado um minuto de silêncio devido ao falecimento do Jurinha, ex-vereador e ex-deputado estadual. / A seguir, o secretário procedeu a leitura do **Expediente da Mesa**, que se constou do seguinte: **Indicações:** 299, 300, 317, 318, 323, 324, 325, 326, 327, 329, 331, 332, 333, 334 e 335/2016 – Rodrigo Pereira Costa; 301 e 302/2016 – Júlio César Ferrare Cecotti; 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311 e 312/2016 – Alexandre Bastos Rodrigues; 313, 314, 315 e 316/2016 – Leonardo Pacheco Pontes; 319, 320, 321, 330, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352 e 353/2016 – Luis Guimarães de Oliveira; 322/2016 – Lucas Moulais; 328/2016 – Brás Zagotto; 336 e 337/2016 – José Carlos Amaral; 338, 339, 340 e 341/2016 – Alexandre Valdo Maitan; 354, 355, 356 e 357/2016 – Delandi Pereira Macedo; 358/2016 – Carlos Renato Lino. **Requerimentos:** 545, 560, 561, 563, 564, 566, 567, 568, 569, 570 e 571/2016 – Rodrigo Pereira Costa; 546/2016 – Lucas Moulais; 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558 e 559/2016 – Alexandre Andreza Macedo; 562 e 565/2016 – Alexandre Valdo Maitan; 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595 e 596/2016 – Delandi Pereira Macedo; 586/2016 – Júlio César Ferrare Cecotti. **Ofícios:** 06/2016 – PSB – Ana Dalva Pancini de Albuquerque – Secretária Executiva (Indica o Vereador Alexandre Bastos Rodrigues líder da bancada do partido na Câmara Municipal); 52/2016 – PMCI – Carlos Roberto Casteglione Dias – Prefeito Municipal de Cachoeiro de Itapemirim (Indica o Vereador Elias de Souza líder do Executivo na Câmara Municipal); 54/2016 – PMCI – Umberto Batista da Silva Júnior – Coordenador Executivo de Relações Políticas; 57/2016 – Conselho Municipal de Trânsito de Cachoeiro de Itapemirim – Alexandre Leal Rodrigues – Presidente; 59/2016 – Incaper – Paulo Shalders – Engenheiro Agrônomo; 61/2016 – Partido Democratas – Vera Lúcia Silva Maia – Presidente do Diretório Municipal de Cachoeiro de Itapemirim (Indica o Vereador José Carlos Amaral líder da bancada do partido na Câmara e o Vereador Luis Guimarães de Oliveira vice-líder). **Projetos de Lei:** 20/2016 – Júlio César Ferrare Cecotti; 21/2016 – Poder Executivo. **Projetos de Decreto Legislativo:** 05, 06, 07 e 13/2016 – Wilson Dillem dos Santos; 08 e 09/2016 – Lucas Moulais; 10, 11 e 12/2016 – Josias Pereira de Castro. / **Carlos Renato Lino (Presidente em exercício):** — Vamos interromper os trabalhos da reunião ordinária para

“Feliz a nação cujo Deus é o Senhor”



CÂMARA MUNICIPAL DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

ouvirmos os Srs. José Ronaldo Oliveira, diretor comercial da Empresa TI.MOB, e Rudi Bouret Bayer, representante da Apache do Brasil, que se pronunciarão pelo tempo de dez minutos cada. / **José Ronaldo Oliveira:** — Boa-tarde a todos! Senhores, a TI.MOB está aqui para apresentar à Câmara Municipal a tecnologia do estacionamento rotativo. Hoje, já é ponto pacífico de que os dois grandes assuntos da sociedade brasileira são mobilidade urbana e meio ambiente. Faço o registro da seguinte frase, da qual gosto muito: “Na vida, quanto mais se vive mais se aprende, e no trânsito quanto mais se aprende mais se vive.” De acordo com dados do IBGE, em 2013, Cachoeiro tinha uma população de duzentos e cinco mil, duzentos e treze habitantes. Em janeiro de 2006, a frota era de cinquenta e três mil, trezentos e trinta e nove veículos emplacados no Município; em janeiro de 2016, já chegou a cento e quatro mil, duzentos e setenta e nove veículos, sendo que a média de habitantes/veículo é bem maior do que em outras cidades brasileiras. A média nacional é da ordem de 2,70 habitantes/veículo, enquanto a de Cachoeiro é de 2 habitantes/veículo. No caso das motocicletas, conforme dados disponíveis no site do Denatran, houve um crescimento em torno de 500%. Isso, por si só, já demonstra o quanto a questão da mobilidade urbana é importante, ou seja, as ruas de Cachoeiro de Itapemirim, nos últimos dez anos, não espicharam, não alargaram, e a situação está se tornando inviável aqui e para qualquer Município. O Município de Rio Pomba, em Minas Gerais, tem vinte mil habitantes e utiliza o nosso estacionamento rotativo; portanto, o problema da mobilidade urbana só muda de tamanho, já que todas as cidades, sem exceção, convivem com ele. Essa pirâmide de tráfego invertida, feita por uma ONG inglesa, adotada como critério de avaliação pelo Ministério das Cidades, mostra em primeiro lugar o cidadão andando e correndo; em segundo, a bicicleta; em terceiro, os veículos de carga e o transporte coletivo. Se os senhores observarem, verão que o carro está na ponta da pirâmide, havendo o agravante de que 80% dos veículos que circulam em nossas ruas normalmente estão apenas com o motorista, ocupando um espaço muito grande para atender a poucas pessoas. Temos uma população predominantemente urbana, pois o crescimento foi periférico, e há necessidade de acesso ao que a cidade oferece, que é trabalho, lazer, comércio e saúde. As pessoas que moram fora do eixo central do Município são as mais prejudicadas pela questão da mobilidade urbana. Existe hoje o Plano Nacional de Mobilidade Urbana, que, até 2012, era obrigatório para Municípios com quinhentos mil habitantes, passando, depois, para Municípios com vinte mil habitantes. O artigo 24 desse plano fala da obrigatoriedade de se pensar no estacionamento rotativo, sendo cobrado ou não, o que precisaria ser regulado, pois o objetivo maior é gerar mobilidade dentro do Município. A Empresa TI.MOB está no mercado há aproximadamente quinze anos, sendo especializada em estacionamento rotativo e, por consequência, acabamos por fazer também estudos de mobilidade urbana e todos os impactos que, por ventura, o rotativo ofereça dentro da característica de cada Município. Hoje, 65% da população que possuem telefone utilizam o smartphone, sendo que 78% dela usam esse aparelho para diversas aplicações, inclusive para o próprio estacionamento rotativo. Porém, senhores, não quer dizer que o cidadão que não tenha smartphone não possa utilizar o estacionamento rotativo. Vamos nos deparar com aqueles que têm raiva de telefone, nunca usaram, mas precisarão acessar o rotativo. Na última década, houve um crescimento do número de veículos dez vezes maior do que o da população brasileira. A frota nacional de veículos tem 66% de carros, 27% de motocicletas e apenas 8% de transporte coletivo. Mesmo em um ano difícil, como foi o de 2015, o Brasil produziu dois milhões e quinhentos mil

2

“Feliz a nação cujo Deus é o Senhor”



CÂMARA MUNICIPAL DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

veículos, os quais foram efetivamente emplacados; em 2014, tivemos três milhões de veículos emplacados no país. Como anda o trânsito de Cachoeiro de Itapemirim? Faltam vagas de estacionamento? O objetivo maior do estacionamento rotativo é a mobilidade urbana, e não é a questão de pagar e poder estacionar o dia todo. Não adianta pagar 10 ou 100 reais e deixar o meu carro estacionado no lugar o dia todo, pois o importante do estacionamento rotativo é a mobilidade, ou seja, no espaço máximo, dependendo da área, em uma hora, terei que retirar o meu carro. Agora, se eu estiver com o meu veículo a quatro quilômetros do eixo central, de repente, o Município definiu que poderei ficar estacionado por quatro horas, já que não impactarei nem prejudicarei ninguém. Apresentamos o rotativo digital, tendo em vista que há no mercado três tecnologias: a) o papel, que nem é tecnologia, sendo usado em Belo Horizonte e São Paulo, onde um terço deles são falsificados, havendo verdadeiras quadrilhas atuando nesse sentido; b) a do parquímetro, que foi inventada em 1935, a qual a cada mês vem caindo em desuso por conta da própria mobilidade urbana devido ao problema do cadeirante, passando na calçada onde há esse equipamento instalado, além dos deficientes visuais, sem contar o lamentável vandalismo para furto dos mesmos; e c) que é a tendência de, através do smartphone, fazer uma solução mista, usando-se a máquina de POS, o smartphone ou um telefone comum, um ching ling qualquer, para ter acesso e recurso ao estacionamento rotativo. Para quem é da cidade, o interessante é trabalhar com credenciamento, com um adesivo ou uma tag no para-brisa do veículo, podendo comprar quantas horas achar conveniente, com recargas via internet, pagando com o cartão de crédito, débito ou boleto bancário. Para quem não é da cidade, como eu que vim apenas fazer uma visita, pode-se procurar um ponto de venda e fazer a aquisição, o que chamamos de talão azul eletrônico. Trata-se de uma máquina de POS exatamente igual à de cartão de crédito, de onde sairá a placa do carro, o código de barras, tornando exclusivo aquele recibo, a hora em que foi estacionado e a que se deve retirar o veículo da vaga. Não será necessário que eu retorne ao veículo com aquele papel, porque, a partir do momento em que o ponto de venda digitou a placa do carro, já estará gravado no sistema a hora em que estacionei e quando deverei sair da vaga. Quem utiliza o adesivo basicamente digitará o código do cartão, a placa do veículo e a senha. Trabalhamos com tecnologia de recarga de celular, e no Brasil há mais de quinhentos pontos; em tese, qualquer banca, farmácia ou drogaria que faça esse tipo de recarga estará apta a vender os créditos do estacionamento rotativo, pois bastará entrar no sistema e se habilitar. O condutor poderá usar o cartão de crédito, débito ou boleto bancário, sendo que a vantagem do boleto é que um só pode ser emitido em nome de uma empresa para três veículos; assim, os condutores estacionarão seus carros sem ter que desembolsar dinheiro, permitindo à empresa fazer a gestão de tudo. Hoje, mudou muito o papel do monitor, pois ele não fiscaliza, e sim conscientiza e auxilia o cidadão a encontrar o ponto de venda mais próximo, onde ativar a vaga, orienta e monitora quem estaciona de forma irregular numa vaga de idoso, além de auxiliar os agentes de trânsito do Município, enviando informações pelo smartphone quanto aos veículos irregulares no trânsito. Há o módulo de fiscalização que tanto o monitor quanto o agente de trânsito utiliza, onde é possível selecionar uma área e mandar mensagem de base. Então, se eu tiver, por exemplo, uma agenda na Câmara Municipal, envio para todos os agentes da cidade para que seja dada uma atenção maior no entorno devido a essa atividade especial. Há as questões de gestão do próprio rotativo, sendo que os senhores terão informações em tempo real sobre a arrecadação, locais onde há carros estacionados,

3

“Feliz a nação cujo Deus é o Senhor”

Praça Jeronymo Monteiro, 70 – Centro – CEP: 29300-170 – Cachoeiro de Itapemirim – Espírito Santo

PABX: (28) 3526-5622 – FAX: (28) 3521-5753



CÂMARA MUNICIPAL DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

quais pontos de venda mais venderam e os faturamentos diários. Assim, haverá pleno controle da arrecadação, seja do estacionamento rotativo ou daquela parte que o Município levará quanto à outorga. Por que informar o número de vagas? Porque é vantagem, através do smartphone, verificar as vagas disponíveis e as que estão ocupadas em determinado local. Isso passa a dar um conforto ao cidadão, que saberá, antes de sair de sua residência ou do trabalho, da vaga e da possibilidade de comprar os créditos na quantidade que desejar. A prefeitura aumentará o controle do trânsito, sabendo onde estão as vagas mais e menos ocupadas e as ruas mais e menos congestionadas. O trânsito é um organismo vivo, e, portanto, o que estamos dizendo hoje, talvez, não funcione daqui a dez anos, pois, se a área em frente daqui é um estacionamento rotativo, no futuro, poderá ser um corredor de ônibus, local onde será literalmente proibido parar. O trânsito é dinâmico, é um organismo vivo, e o próprio rotativo e a concessão precisam se adequar à evolução do mesmo; assim, o Município, através desse sistema, terá acesso aos dados. É vantagem também uma melhor fiscalização dos veículos que estão estacionados, evitando a ação daquele que estaciona de manhã, paga por uma hora e só volta às oito da noite. Está comprovado que uma boa implantação do estacionamento rotativo, com métodos tecnológicos, causa uma melhoria da ordem de 30% no comércio da cidade, tanto é que são os CDL's que fazem a maior pressão para que o mesmo seja implantado. Os indicadores em tempo real saem a custo zero para o Município, pois a concessionária, que por ventura vencer a licitação, ficará responsável por toda a sinalização horizontal e vertical, contratará os monitores e os supervisores dentro da própria cidade e abrirá uma unidade para atender quem precisa pegar uma credencial de idoso ou de portadores de necessidades especiais. Além disso, parte do faturamento bruto é destinada ao Município para ser utilizada na melhoria do trânsito, como educação e outras atividades. Estou à disposição de todos para responder a qualquer pergunta. / **Rudi Bouret Bayer:** — Boa-tarde a todos! Agradeço o convite para vir aqui. Quero falar sobre o Sistema Zona Azul Inteligente, criado por nós, junto ao CPQD de Campinas. Na verdade, esse é um sistema de billing, e, quando se fala em estacionamento, essa é uma ferramenta de tarifação e rateio. Nós trabalhamos, por exemplo, com a Oi, que tem mais de trinta milhões de clientes. Então, tudo o que está por trás de processamento e rateio é feito pelo nosso software. Pegamos essa ferramenta e a adaptamos para determinadas verticais, sendo uma delas o estacionamento rotativo público e também o privado. A nossa ferramenta vai cobrir alguns itens que identificamos no mercado, como a falta de ponto de venda do talão, a falsificação, a caneta de apagar, o flanelinha, que cobra o estacionamento, mas não repassa o valor para o Município, o problema do totem, que é o vandalismo, a falta de recurso de fiscalização e de controle na divisão das receitas. O nosso sistema está preparado para fazer o monitoramento dos agentes de rua, com GPS, câmera e aceitação de cartão de débito e de crédito. O sistema é online e real-time, ou seja, o Município, o procurador, o vice-prefeito, o promotor, os vereadores ou quem quer que seja poderá checar de segundo a segundo, verificando a receita gerada e a ocupação. Também pode ser gerado relatório dos dados por dia, por semana ou por mês. O sistema tem um ponto importante, que é a emissão automática da nota fiscal, bastando o cliente se cadastrar para receber o documento, através de e-mail, quando realizar a compra. Criamos um sistema totalmente automatizado e com diversas modalidades de compra, não sendo necessário colocar nenhum selo, tag ou chip no veículo. O cliente faz a compra pelo celular ou por outros meios, e a checagem é feita através da placa do veículo. A divisão da receita é feita de forma

4

“Feliz a nação cujo Deus é o Senhor”

Praça Jeronymo Monteiro, 70 – Centro – CEP: 29300-170 – Cachoeiro de Itapemirim – Espírito Santo

PABX: (28) 3526-5622 – FAX: (28) 3521-5753



CÂMARA MUNICIPAL DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

automática, assim como a visão do desempenho dos fiscais. Cada fiscal tem um quadrilátero, um perímetro no qual deve proceder a sua fiscalização, o que também é público. Se o fiscal sair do seu quadrilátero, automaticamente, é dado um alerta para a nossa central de controle. Isso gera um diferencial, que é a performance na fiscalização que está acontecendo na cidade. Alguns benefícios desse sistema são: facilidade na compra e na utilização do serviço, informações rápidas sobre saldo e histórico de utilização e renovação de tempo, via web, ou seja, estou nesta reunião e passou do meu time; então, posso comprar mais minutos sem sair daqui. Os benefícios para a administração pública são: eficiência na administração e controle do estacionamento rotativo com total transparência, garantia de receita e contratação com o custo mais baixo. Isso funciona para algumas cidades que têm bolsões. A cada cem vagas, nós colocamos um agente num posto autorizado móvel, com um PDA, equipamento homologado no Denatran, já utilizado pelo CET de São Paulo, onde o cliente pode comprar créditos, sendo aceitos cartão de crédito, de débito e também pela internet, em casa. O cliente compra, por exemplo, 100 reais em créditos e recebe um PIN que pode ser utilizado por diferentes entes da família ou da empresa. Inclusive, se for empresa, é possível controlar onde os funcionários estão parando. Também é possível o cliente comprar crédito pelo telefone 4004, informando o número do cartão de crédito ou de débito. Ainda há a possibilidade de comprar o crédito em um posto autorizado, que recebe através de cartão de crédito e de débito, além de dinheiro. O nosso sistema está preparado para trabalhar em três plataformas: IOS, Windows e Android. O fiscal tem reconhecimento de voz, ele anda pelas ruas citando as placas e o sistema informa se os veículos estão regulares ou não. Se estiver irregular, o sistema obrigatoriamente faz com que o fiscal tire uma foto, o que coíbe a possibilidade de ele dar uma canja para o motorista. A foto é enviada para o Município, contendo a geolocalização, a data e a hora. Se o cliente alegar para o Município que não estava no local, a foto é uma prova da situação. Nós trabalhamos com sensores de chão, ou seja, no aplicativo é aberto um mapa, localizando o cliente, informando onde há vaga ou não, o que gera uma economia de tempo. Inicialmente, isso pode ser aplicado para 10% das vagas, mas esse percentual, em caso de demanda, será aumentado. Isso facilita a vida do munícipe, inclusive pode ser colocada uma placa na entrada da rua, como ocorre em shoppings, onde a pessoa identifica, por exemplo, que há vinte vagas livres. No ícone do aplicativo há uma tela verde, em caso de estar livre, e vermelha, quando ocupada. Para o fiscal, também há uma tela amarela, informando onde está parado um carro que ainda não fez o pagamento. Isso ajuda na hora da fiscalização. O nosso sistema é 100% transparente e temos dezesseis tipos de relatórios prontos, desde financeiros a repassadas de receitas, operacionais, de notificações, de pós-uso, de notificações de vagas, de acompanhamento, de monitores, de lojistas e de perfil de pagamento. Na verdade, temos mais de duzentos quadradinhos, onde a pessoa pode formar o relatório que desejar, sem precisar pedir ninguém para costumizar esse tipo de informação. Gostamos de trabalhar com modalidade de concessão de outorga onerosa e com maior eficiência de fiscalização. As duas receitas do Município serão advindas da geração de caixa do faturamento bruto, do ISS, da geração de emprego local e da criação de um centro de comando e controle. A nossa plataforma é robusta, e há clientes de peso que já utilizam essa ferramenta. Esse é um produto patentado pela nossa empresa e pelo o CPQD, sendo 100% transparente. Há possibilidade de cessão de login e senha para todos os usuários do Município e também permite vários carros na mesma conta. Todos os pontos podem ter o POS, além de ser feito o marketing com o

5

“Feliz a nação cujo Deus é o Senhor”

Praça Jeronymo Monteiro, 70 – Centro – CEP: 29300-170 – Cachoeiro de Itapemirim – Espírito Santo

PABX: (28) 3526-5622 – FAX: (28) 3521-5753



CÂMARA MUNICIPAL DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

varejo na cidade, permitindo ações de bonificação e fidelização, inclusive de comunicação do Município com o munícipe, através do aplicativo. É um software já aprovado pela Febraban e que possibilita a integração com o RP da prefeitura ou com qualquer sistema que a administração venha a ter, tanto no sentido de avaliação de geração de caixa e de faturamento como da própria emissão de multa, além de haver capacidade integrada para vários Municípios. Em nível de segurança, é importante que o sistema não possa ser manipulado, já que estamos dizendo que o concessionário vai receber dinheiro e repassar à prefeitura. Já fizemos simulações para a prefeitura, por exemplo, com cinco mil vagas e um faturamento “Y”, mas que recebia um décimo do que deveria. Não podemos fazer nada, já que é uma concessão e há um contrato assinado. O nosso sistema, por ser totalmente transparente, tem um acúmulo de faturamento segundo a segundo, minuto a minuto, dia a dia, o que traz uma garantia para o Município. Estamos falando de CMM3, que é o nível de maturidade do software, de PMBOK, de SCREW, de um sistema com ISO 14001 e 9001 e gravação de LOGS; então, qualquer movimentação, acesso e geração de relatório tem um LOG, ou seja, fica registrado quem mexeu, discriminando o que foi feito. O sistema conta com o banco de dados Oracle e homologado a Unix e Linux. Esse é um sistema de tarifação, faturamento, cobrança, arrecadação, gestão de parcerias, contabilização e relatório com indicadores. Ele pode estar interligado com o Print Center, que trata da geração de multa, com qualquer RP e já é um CRM, o que permite que o cliente vá até o nosso site e verifique todo o status do que gastou, comprou e parou e quantas notificações recebeu, ou seja, não precisa ligar para a empresa para solicitar o relatório. O sistema de billing está na CTBC, na Oi, no aeroporto de Guarulhos, na Embratel e no Sem Parar e também no refaturamento do Citibank, da Cielo, da Recard e do Itaú, com milhões de transações por segundo feitas em cima dessa ferramenta. O sistema deve levar em consideração um equilíbrio econômico/financeiro, o que está sendo discutido em algumas cidades. Vejo em alguns Municípios outorgas acima de 30%, mas gosto de discutir sobre o valor líquido que o Município receberá. É fácil dar uma outorga de 70% em cima de um número criado, e não do dia a dia, do segundo a segundo. Então, o sistema transparente trará um benefício genérico para o Município, e não simplesmente um relatório no final do mês, informando, por exemplo, um faturamento de 100 mil reais. Não trabalhamos dessa forma. A parte de sustentabilidade, que é um sistema moderno com sensor, vai diminuir o tempo gasto pelo munícipe na procura vaga, evitando emissão de CO2 dos veículos no centro da cidade. Sempre discutimos o problema da gratuidade. Todo contrato de concessão deve ter equilíbrio econômico/financeiro; então, é importante tomar o cuidado de não dar um número elevado de gratuidade, porque isso deverá ser equilibrado em outra ponta. Essa gratuidade não pode ser colocada para aumentar a tarifa. O importante é que os idosos, os deficientes e os veículos de carga e descarga terão vagas diferenciadas e especificadas, mas pagando também. Como não temos que colocar papel, tag, etiqueta nem nada, as pessoas podem comprar com crédito com os fiscais de rua ou baixar o aplicativo, simplesmente digitando a placa do carro e usando o cartão de crédito ou débito para fazer a compra. Nós emitimos nota fiscal automática para todas as compras, através do e-mail do comprador, o que considero importante para o Município. Estou pronto a responder os questionamentos técnicos e jurídicos. / **Júlio César Ferrare Cecotti (Presidente):** — Primeiramente, quero agradecer-los pela explanação. Farei duas perguntas e, então, pedirei ao secretário que chame os vereadores interessados em obter esclarecimentos. Quais gratuidades existem no contrato de

6

“Feliz a nação cujo Deus é o Senhor”

Praça Jeronymo Monteiro, 70 – Centro – CEP: 29300-170 – Cachoeiro de Itapemirim – Espírito Santo

PABX: (28) 3526-5622 – FAX: (28) 3521-5753



CÂMARA MUNICIPAL DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

você em outros Municípios? / **Rudi Bouret Bayer:** — Temos a gratuidade para veículos da prefeitura, de secretaria A, B, C ou D. / **Júlio César Ferrare Cecotti (Presidente):** — Não tem para idosos? / **Rudi Bouret Bayer:** — Não. Em São Paulo, estamos trabalhando, inclusive a mídia tem divulgado, a opção do aplicativo, com a ferramenta do billing para fazer a captação de um número elevadíssimo de transações, e lá os idosos e os deficientes pagam, embora tenham uma vaga diferenciada. / **José Ronaldo Oliveira:** — Conforme a legislação determina, 5% das vagas são para os idosos e 2% exclusivas para os portadores de necessidades especiais. Efetivamente, a tendência maior do mercado é que os Municípios e as Câmaras Municipais não aprovelem a gratuidade para idosos e deficientes, inclusive dentre as cidades que exploramos há duas onde o deficiente não paga o estacionamento rotativo. / **José Carlos Amaral:** — Os senhores estão em Cachoeiro hoje para demonstrar como funciona o serviço nas cidades onde atuam. Foram convidados por quem: pela prefeitura, pela Agersa ou pela Câmara? Pela Agersa? / **Júlio César Ferrare Cecotti (Presidente):** — Diante desse contrato, onde está previsto o repasse à prefeitura, qual o maior valor de 10, 15 ou 30% nas cidades onde atuam? / **José Ronaldo Oliveira:** — Hoje, o mercado vem trabalhando com valores menores do que 20%. Eu, assim como o Rudi, trabalho com sensores de estacionamento para poder dar maior condição ao Município e ao próprio cidadão, sendo que as outorgas antigas chegaram a ultrapassar 20%, mas, se o senhor fizer uma pesquisa quanto às licitações novas que estão ocorrendo no Brasil, verá que têm ficado entre 15 e 20%. / **Júlio César Ferrare Cecotti (Presidente):** — O dinheiro é sempre vinculado à Agersa, como é aqui, no que diz respeito ao transporte? / **José Ronaldo Oliveira:** — Isso varia de Município para Município. / **Júlio César Ferrare Cecotti (Presidente):** — Estou perguntando nos locais onde vocês estão estabelecidos. / **José Ronaldo Oliveira:** — Normalmente, é repassado direto à Secretaria de Defesa Social ou à de Trânsito. A grande maioria dos Municípios não tem uma agência reguladora. No meu caso, é passado diretamente ao Município. / **Rudi Bouret Bayer:** — Nós estamos trabalhando na média de 9% a 10%. Em alguns Municípios, trabalhamos com a outorga antecipada cujo valor é uma média de “X” por vaga e, quando no ato da assinatura do contrato, é feito um depósito para a prefeitura. O custo de implantação é de 2 mil reais por vaga, ou seja, se forem cinco mil vagas, o valor investido será de 10 milhões de reais e, se houver uma outorga na frente, serão mais 3 ou 4 milhões de reais. Essa é uma tendência, porque o Município vai querer saber da capacidade financeira da empresa para ver se terá condições de realizar todo o trabalho para o qual está sendo contratada. Os Municípios estão baixando o percentual. Posso comprovar matematicamente que quem dá 30% do faturamento bruto e ainda os impostos não fecha a conta. Não é essa a realidade do estacionamento. / **Júlio César Ferrare Cecotti (Presidente):** — O sistema é de sensor? / **Rudi Bouret Bayer:** — Não. É um software que tem um sensor. Há cidades maiores que estão requisitando 100% de utilização do sensor em todas as vagas, enquanto que em outras é aberto em “X” percentual. / **Júlio César Ferrare Cecotti (Presidente):** — Você pode me dizer quantas cidades no Brasil têm esse sistema? / **Rudi Bouret Bayer:** — Cerca de vinte cidades já têm os sensores. É uma tendência, porque ele é um facilitador para o munícipe achar rápido uma vaga e também para o fiscal. Isso gera um dado mais preciso para o Município de como está a demanda de determinada área. / **Júlio César Ferrare Cecotti (Presidente):** — Vocês sempre trabalharam assim ou já utilizaram o parquímetro? / **Rudi Bouret Bayer:** — Eu nunca trabalhei com o parquímetro. Nos Estados Unidos e na Europa,

“Feliz a nação cujo Deus é o Senhor”



CÂMARA MUNICIPAL DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

os parquímetros são utilizados, mas eles estão sendo retirados. / **José Ronaldo Oliveira:** — Eu já trabalhei com o parquímetro. A colocação do colega procede, pois é uma tendência universal o parquímetro desaparecer, devido às novas tecnologias de smartphone, de softwares, do próprio sensor e também da questão da mobilidade urbana. O parquímetro é uma invenção de 1935. / **Alexandre Valdo Maitan:** — Gostaria de saber como vocês têm feito a cobrança de fração e qual valor percentual é cobrado das motos nas cidades onde exploram o estacionamento. / **José Ronaldo Oliveira:** — Quanto à fração, ela já tem sido utilizada em diversos Municípios, de trinta a quarenta e cinco minutos, no período de quinze minutos ou de meia hora. No que diz respeito às motocicletas, o sensor, que é um componente físico utilizado por mim e também por meu colega, facilita a fração. A tendência é que se cobre das motocicletas 50% do que pagam os veículos automotores. / **Rudi Bouret Bayer:** — Infelizmente, estamos iguais a ele, pois cobramos das motocicletas, e há cidades em que está havendo problema de cobrança até das caçambas. Em algumas cidades, estamos trabalhando com a fração, que geralmente está em uma hora, mas pode ser de meia hora, embora não esteja sendo requisitado. Imaginem que um sistema moderno possa trabalhar com uma premissa de demanda e de oferta. O preço, por exemplo, de uma cidade no Sudeste varia de 4 a 8 reais e, se há uma ocupação no quadrante “A” em 20%, o preço está em 4 reais; se chegar a 90% de ocupação da área, o usuário pagará mais caro. Está acontecendo em outros Municípios de haver período de maior demanda, de 10 às 14:00 horas, por exemplo, o que permite cobrar 50% a mais. Pode-se cobrar períodos longos de quatro horas para áreas de bares e restaurantes, e de seis horas para faculdades e escolas. Conseguimos ter diferentes zonas azul, verde e vermelha; a vermelha é mais cara, e a verde é o preço intermediário. Isso de acordo com a região que se está implantando o sistema. / **David Alberto Lóss:** — Gostaria de saber dos senhores quanto tempo cada uma dessas empresas atua nos Estados de São Paulo e Minas Gerais e em quais Municípios. / **José Ronaldo Oliveira:** — Em termos de atividade, a TI.MOB tem quinze anos de mercado, atuando inicialmente no segmento de recarga de operadoras de celular. Quanto ao rotativo, estamos atuando há cinco anos. No momento, estamos em sete Municípios situados entre São Paulo e Minas Gerais. / **Rudi Bouret Bayer:** — O nosso sistema tem mais de vinte anos de utilização de billing; para estacionamentos privados, há quatro anos, com indicação de vagas, e de dois anos na área pública de estacionamentos rotativos. Vamos fechar este ano com mais de quarenta mil vagas. / **David Alberto Lóss:** — Pergunto quanto à atividade de rotativo. / **Rudi Bouret Bayer:** — Há dois anos e, quanto a estacionamento privado, quatro anos. / **Delandi Pereira Macedo:** — Agradeço a presença dos senhores, pois é muito bom saber que há empresas idôneas interessadas em explorar esse serviço em Cachoeiro. É óbvio que vocês não vieram aqui ditar regras, e sim para apresentar seus produtos, e terão que se adequar ao que nós estabelecermos no contrato, pois terá que ser aprovado por esta Casa de Leis. Os senhores disseram que cobram estacionamento de idosos e de deficientes, mas isso ocorrerá aqui apenas se deixarmos, porque essa regra será ditada por nós, e não por vocês. Imagino que, se vocês têm interesse em assumir o serviço no Município e cobrar estacionamento de idosos, encontrarão dificuldades. Digo isso, porque, se depender desta Casa, os idosos e os deficientes não pagarão estacionamento rotativo, até porque há uma lei aprovada pelos vereadores, dando essa gratuidade. Essa é a questão que estamos trabalhando muito e foi a razão pela qual o presidente perguntou, até por entender tratar-se de um benefício que os idosos e os deficientes



CÂMARA MUNICIPAL DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

9

precisam ter. No mais, agradeço-lhes pelos esclarecimentos, visto que é importante conhecermos o processo que pretendem implantar aqui, e é nosso interesse ver o Município chegar a um patamar de excelência no que tange ao estacionamento rotativo. Hoje, esse serviço está sendo prestado por uma entidade filantrópica do Município, e é um desafio para nós abrir espaço agora para que uma empresa de fora venha explorá-lo. Esperamos que, mesmo com o outro contrato, os recursos maiores fiquem para benefício do Município. Vocês são uma empresa e têm o direito de receber os lucros, caso ganhem a licitação, mas é nossa expectativa que o Município seja o maior beneficiado desse sistema do rotativo, especialmente o nosso povo. / **Rudi Bouret Bayer:** — Gostaria de agradecer o seu comentário quanto à gratuidade. Digo-lhe que participamos de alguns projetos de mobilidade urbana, inclusive de São Paulo, especialmente quanto aos ônibus, onde houve uma requisição quanto ao passe livre. Houve manifestações que apareceram até no Jornal Nacional e no Fantástico; assim, a gratuidade no transporte coletivo, o que é similar no estacionamento rotativo, considera que a tarifa cobrada no ônibus é fixa, ou seja, há um número de usuários e, a partir do momento em que se isentar do pagamento o jovem, o idoso, o deficiente, o morador da periferia e os desempregados, poderá chegar a 10% do potencial, gerando um desequilíbrio econômico/financeiro para o provedor do serviço. Por isso, falo em transparência, mostrando o investimento que a concessionária faz, o tempo de amortização desses investimentos e a margem de mercado, já que ninguém está dizendo que ganhará mais de 10%, 12% nesse negócio. É preciso considerar isso para amortizar e prestar um serviço de qualidade como o Município merece. Sempre levo em consideração a importância que o Município tem na hora de gerar a gratuidade, pois há uma demanda política em cima disso, mas estamos nos deparando no Brasil com alguns exemplos, como os citados pelo meu concorrente quanto a cidades que lançam edital com várias gratuidades e não aparece ninguém para concorrer. Ora, no final das contas, é uma operação financeira que não precisa dar lucros astronômicos, mas também não pode dar prejuízos; do contrário, repito, não aparecerá ninguém para concorrer. / **José Ronaldo Oliveira:** — Corroborando com as palavras do colega, digo que tenho dois Municípios nos quais idosos e deficientes não pagam. Isso, porque quem determina e legisla é a própria Câmara Municipal. É a Câmara que fará os tópicos principais da legislação, e cada concorrente que vier ao Município analisará o edital, a lei, o decreto e decidirá a conveniência de participar ou não do processo. Há um Município no Brasil que aprovou uma lei onde idosos e deficientes pagam o rotativo, mas a mulher grávida, a partir da vigésima primeira semana, não paga, assim como quem sofre dos rins. Ora, se eu tiver câncer no cérebro, pago, mas não pago se tiver problema nos rins. É preciso haver bom senso no que vai aprovar, porque, do contrário, terei que chegar perto da mulher e perguntar se ela está na primeira ou na décima semana de gestação. Também quanto à mobilidade urbana, lembro que é preciso criar rotatividade. No Município de Rondonópolis, no Mato Grosso, a primeira hora é 2 reais e 50 centavos, a segunda também, mas, a partir da terceira hora, são cobrados 5 reais pelo estacionamento. Acho que servir de fonte de arrecadação não é o objetivo do sistema rotativo, e sim como fonte de mobilidade urbana. / **Delandi Pereira Macedo:** — Quero apenas esclarecer que a gratuidade para idosos e para deficientes é apenas nas duas primeiras horas de estacionamento, e não o dia inteiro, quando, com certeza, tiraria a rotatividade. / **Rudi Bouret Bayer:** — A receita gerada pelo estacionamento rotativo para o Município tem o viés social da rotatividade, mas também a da geração de caixa que o

“Feliz a nação cujo Deus é o Senhor”



CÂMARA MUNICIPAL DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

10

Município precisa hoje para melhorar o transporte de massa. Participei de um debate sobre pedágio urbano, onde foi dito que quem entrar em determinada área de um quadrilátero urbano pagará pedágio através de um chip. A prefeitura pode achar que com isso beneficiará só os ricos, mas é preciso analisar que, como o Município não tem essa capacidade financeira, o dinheiro tem que vir de algum lugar. É preciso tirar de quem tem capacidade de pagar para favorecer o transporte de massa. Por enquanto, não é o caso de Cachoeiro, que é uma cidade pequena, mas é o futuro ter o pedágio urbano em certas áreas, pois com essa receita será possível viabilizar o projeto de transporte de massa. Quando se fala em gratuidade, é preciso ter cuidado para não atender apenas a determinadas classes, como as grávidas, os índios, os japoneses, esquecendo-se da comunidade como um todo, que necessita do transporte de massa. / **José Carlos Amaral:** — Quais as cidades paulistas onde vocês operam esse sistema? / **Rudi Bouret Bayer:** — Fizemos o processo em Caçapava, Hortolândia e estamos num projeto de TI na parte da capital de São Paulo. / **José Carlos Amaral:** — Qual cidade onde você opera que tem a população de Cachoeiro e uma semelhante quantidade de carros? / **Rudi Bouret Bayer:** — Hortolândia é do tamanho de Cachoeiro. / **José Carlos Amaral:** — Quantos carros estacionam lá por dia? / **Rudi Bouret Bayer:** — De vagas, o projeto é para cinco mil, e há algumas outras cidades que estamos tratando para vinte mil e outras para mil e duzentas. Acho a sua pergunta importante, pois, quando há a zona azul, é lógico que o concessionário quer a ocupação máxima das vagas, porque a utilização de 100% do tempo melhora a arrecadação. O problema é que na zona azul, quando se faz um quadrilátero, como, por exemplo, com quinhentas vagas no centro, se deixarmos as que ficam nas ruas transversais e nas paralelas, que são chamadas de fuga, acontece que quem vier para o centro e pagar aqui começará a procurar as transversais e as paralelas; dessa forma, nunca conseguiremos ter uma ocupação máxima. É preciso fazer um estudo da cidade para cobrir as áreas de vagas com maior demanda, mas também as laterais, porque, daqui a pouco, todos vão parar na borda e ninguém no centro, fazendo com que o sistema fique sem fechar a conta. Imaginem que seja um círculo, e é preciso criar a expansão para todos os lados, até que chegue um momento em que o sujeito não vai querer andar três, quatro quadras, porque ficará longe e acabará parando do centro para a borda. / **José Carlos Amaral:** — Vocês operam com preço único ou há disparidade? / **Rudi Bouret Bayer:** — Quem determina o preço é o Município. / **José Carlos Amaral:** — Mas há disparidade onde trabalham? / **Rudi Bouret Bayer:** — Há um local no Rio de Janeiro onde estamos entrando que há diferentes preços, por exemplo, para horário de pico e fim de semana, já que é uma região de praia. Lá, na alta temporada, é mais caro, e o sistema se adapta à realidade. Se numa cidade que tem uma demanda de cinquenta mil carros e no verão chega a trezentos mil, tem que se adequar. No estacionamento privado em cidades que estamos trabalhando no Rio é 40 reais fixo, não importando se você ficou cinco minutos ou o dia inteiro. Isso, senhores, porque há uma demanda absurda. Se você quiser pagar, paga; do contrário, não vai à praia. / **José Carlos Amaral:** — Onde vocês têm contrato, qual é o percentual da prefeitura? / **Rudi Bouret Bayer:** — A taxa de outorga nos Municípios onde estamos trabalhando hoje é por volta dos 10% do faturamento bruto. / **José Carlos Amaral:** — Para o Município? / **Rudi Bouret Bayer:** — Sim, pode representar até mais de 50% do lucro da operação, sem o Município ter necessidade de fazer nenhum investimento prévio. É preciso levar em consideração que todo o investimento é por parte do concessionário, o que precisará ser amortizado. O Município só

“Feliz a nação cujo Deus é o Senhor”



CÂMARA MUNICIPAL DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

terá a benesse da receita líquida. / **Luis Guimarães de Oliveira:** — Não estou preocupado, porque vocês estão expondo o que pensam, e não exatamente aquilo que o Município quer. Ora, para tudo isso acontecer, a prefeitura terá que encaminhar à Câmara o projeto de lei ou a minuta para conhecermos. Quando se fala em estacionamento, eu sou um dos muitos que saem em defesa do povo. No que diz respeito à isenção, eu não perdi nenhuma para a prefeitura, visto que coloco no orçamento; assim, não dou prejuízo para um lado nem para o outro. Portanto, se é direito, o camarada não pagará pelo estacionamento. É assim que eu ajo para que não seja inconstitucional uma lei determinando gratuidade para ninguém, pois, se está no orçamento, o povo fica seguro e não tem que pagar. Eu sou contra a cobrança das motos e vou tumultuar aqui para que esse tipo de veículo não tenha que pagar estacionamento. É lógico que quero ver Cachoeiro organizado, pois a cidade ainda está como no tempo de Dom Pedro, com pouco espaço e muitos veículos. Mesmo assim, fico preocupado com a vinda desse projeto para a Câmara nesse período eleitoral. Não só vocês participarão da concorrência, penso que virão outros empresários, inclusive alguém da cidade, e nós não estamos aqui para favorecer. Já adianto que há aqui fiscais. Vocês disseram que têm cinco ou seis cidades onde atuam, e eu gostaria de conhecê-las, inclusive anotei Hortolândia e Rondonópolis para pesquisar. / **José Ronaldo Oliveira:** — Rondonópolis eu só citei como exemplo. / **Luis Guimarães de Oliveira:** — Gostaria de saber onde vocês estão para pegar a lei do Município, comparar com a daqui e, assim, errar o menos possível. / **José Ronaldo Oliveira:** — Em São Paulo, estamos em Capão Bonito, e, em Minas Gerais, em Itabira, Visconde de Rio Branco, Passos, que tem uma população similar à de Cachoeiro, Conselheiro Lafaiete, João Monlevade e Vespasiano. Com exceção de Itabira, que é um cliente mais antigo, os demais Municípios utilizam essa tecnologia. / **Luis Guimarães de Oliveira:** — Gostaria de pegar a minuta dos contratos para que eu possa tomar conhecimento e saber como é. Penso que na Agersa trabalham pessoas responsáveis, nas quais acredito. Elas sabem que sou chato, e vou pegar no pé delas. Quero conhecer, porque eles podem ter errado ou ter feito algo melhor do que os locais onde essas duas empresas atendem. A nossa obrigação não é olhar só aqui, e sim todo o país, inclusive as pessoas precisam mudar a forma de ver a política no Brasil. Sou preocupado com este Município, para onde vim para viver bem. Na empresa de vocês há seguro, caso o veículo seja roubado? / **José Ronaldo Oliveira:** — Não, inclusive quem determina isso é a própria Câmara Municipal. Todas as leis que tratam desse assunto citam que o Município e a concessionária não são responsáveis pelo veículo em caso de furto, perda ou dano. / **Luis Guimarães de Oliveira:** — Quando vocês fazem um contrato com uma prefeitura não há nenhum seguro para o usuário? / **Rudi Bouret Bayer:** — Não. / **Luis Guimarães de Oliveira:** — Estou perguntando isso, porque, quando o Departamento de Trânsito do Espírito Santo faz a concessão do pátio, o dono do mesmo é obrigado a manter um seguro. Se pago estacionamento, quero segurança para o meu carro, e não só o espaço, pois eu poderia estacionar em lugar particular, que é seguro e fechado. / **Rudi Bouret Bayer:** — Em mais de trinta casos de jurisprudência, já discutidos em esferas federal e municipal, no Denatran e Conatran, não é obrigação da concessionária manter seguro contra roubo ou batida, porque o veículo está na rua. Em um pátio ou estacionamento privado, onde a pessoa deixa o seu veículo, considera-se que ele está sob a guarda de uma empresa. / **Luis Guimarães de Oliveira:** — Eu discordo disso, porque a área é pública e o nosso povo já paga imposto demais. Pelo que estou vendo, os munícipes vão pagar mais do que eu esperava. O

11

“Feliz a nação cujo Deus é o Senhor”



CÂMARA MUNICIPAL DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

12

povo vai chegar a um ponto que não conseguirá pagar mais tanta coisa. Quero ler a lei e o contrato, inclusive farei um pedido por escrito, porque, quando da audiência pública, questionarei sobre isso. Peço ao presidente que encaminhe uma cópia do projeto a cada vereador para que, depois, ninguém diga que não conhece o assunto. É muito difícil discutir uma questão que não conhecemos. Há pouco tempo, foi aprovada aqui uma lei, a qual eu não votei, retirando os processos do fórum e enviando para o cartório, e isso agora faz com que as casas dos pobres devedores de IPTU sejam colocadas em leilão. Peço aos colegas que leiam o projeto para não errarmos de novo, já que é um ano eleitoral e é perigoso mexer com essas coisas. Não sou contra o estacionamento, inclusive já fui diretor da Ciretran de Cachoeiro e conheço bem o trânsito da cidade. O fluxo de trânsito em Cachoeiro é o triplo do que foi mostrado pelos senhores, já que pessoas de Municípios vizinhos vêm para cá. O trânsito daqui é bem mais complexo do que as pessoas imaginam. / **Wilson Dilem dos Santos:** — Os senhores vieram aqui esclarecer como funcionam as duas empresas e o que elas têm para oferecer. Acredito que outros concorrentes dos senhores virão a esta Casa prestar também esclarecimentos. Na minha visão, não deveria haver uma preocupação muito grande por parte dos vereadores agora, e sim quando for elaborado o projeto de lei que virá do Poder Executivo, assessorado pela Agersa. Teremos a oportunidade de discutir artigo por artigo do projeto, observando o que será melhor e mais adequado para a nossa sociedade, principalmente quanto à mobilidade urbana. Tudo o que for apresentado na Câmara será muito bom, mas a maior preocupação são os artigos inseridos no projeto de lei, que darão iguais condições a todos os concorrentes que participarem desse processo de licitação. Um projeto pode ser bom, mas, de repente, vem cheio de complicações, e isso atrapalhará a nossa sociedade e nos jogará contra ela. Acompanhei todo o andamento do projeto de mobilidade urbana que ainda está sendo implantado em Cachoeiro e vejo com bons olhos o trabalho feito pelas equipes da Câmara e da prefeitura, contando com o apoio do Estado. Chegou o momento do rotativo, que é muito especial, e precisamos ter cuidado para analisar essa questão. Esse projeto deve ser visto sem correria, sendo bem discutido e, de repente, com a realização de audiências públicas. / **Rudi Bouret Bayer:** — Acho importante até incluir algo que já fizemos em outros Municípios, que pode ser uma requisição de um plano de marketing, de divulgação por parte do concessionário, envolvendo assessoria de imprensa, o jornal, a rádio, banners e folhetos na rua. Isso por conta do que V. Ex.^a colocou de ser um ano eleitoral, e, se mudar a regra do jogo nesse período, seria importante a concessionária explanar o máximo possível sobre essa nova ferramenta, explicando como será o nosso sistema e quais benefícios ele trará para o Município e para o comércio. Eu tenho diversos exemplos de Municípios onde em uma rua de comércio os carros que param em frente das lojas são os dos donos, dos gerentes e dos vendedores, enquanto aqueles que vão querer parar para comprar precisam procurar uma vaga longe. Dessa forma, a partir do momento em que envolvermos o CDL e a associação comercial, explicando isso, será uma questão de mudar os hábitos para que os donos das lojas e aqueles que trabalham no comércio parem longe, deixando as vagas para os clientes. Isso será importante para o acultramento do novo sistema. / **José Ronaldo Oliveira:** — Completando o que foi dito pelo colega, essa questão do marketing já tem feito parte dos editais lançados no mercado. Um pouco antes de vir para a Câmara, parei na rua, conversei com uma das meninas que trabalha no rotativo e tive a oportunidade de visualizar esse serviço em Cachoeiro. Considero uma facilidade muito grande já ter o estacionamento

“Feliz a nação cujo Deus é o Senhor”



CÂMARA MUNICIPAL DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

13

rotativo funcionando na cidade, pois seria difícil, como os senhores citaram, partir do zero para implantar o novo sistema. Em Cachoeiro, o rotativo já funciona há muitos anos e, através da concessão, será dado mais conforto ao cidadão e melhor gestão por parte do Município. Eu citei o exemplo do Município de Passos, que tem uma situação bem similar a de Cachoeiro. Lá, era também uma entidade que explorava o rotativo, e a prefeitura, ao lançar o edital, pediu que fosse priorizada a contratação dos funcionários que já atuavam no sistema. Com isso, preserva-se o emprego das meninas que já estão atuando. Quanto à tarifa, os senhores não terão mudança, conforme já foi comentado pelo diretor da Agersa. Portanto, não haverá esse desgaste, e o que é preciso escolher é a melhor tecnologia, a melhor de forma atender o cidadão e o que trará mais benefícios para o Município adotar essa nova tecnologia em relação ao papel, que será: saber onde está a vaga, comprar as horas de estacionamento dentro da própria residência, ter apenas uma conta para fazer o gerenciamento do rotativo do meu carro, do da esposa e do filho e melhor controle da arrecadação. A tecnologia virá para somar, considerando que este já é um Município que tem por hábito utilizar o rotativo. Quanto às adaptações, a exemplo do que foi dito aqui em relação a ser a favor ou contra à cobrança das motos e à gratuidade para deficientes e idosos, esta Casa é que definirá o melhor para o Município, dentro das próprias características do mesmo. / **Wilson Dilem dos Santos:** — Para finalizar, gostaria de pedir à equipe da Agersa que, a partir do momento em que forem definidos quais serão os concorrentes, seja verificado se os serviços oferecidos são iguais ou adequados, ou seja, o que um oferecer o outro também ofereça, evitando que paire algum tipo de dúvida e não haja dificuldade para analisar esse projeto na Câmara. Isso para que, depois, não ocorra algum tipo de problema e não venham dizer que a empresa tal ofereceria uma tecnologia mais adequada. / **Rudi Bouret Bayer:** — Esse pedido de tecnologia não vem da gente, o nosso papel é expor o que cada um de nós tem. O Município pede, e vamos ver se atendemos ou não; do contrário, terei que casar com o concorrente, sendo que nem o conheço direito. Ele tem a tecnologia dele; eu, a minha. Querendo ou não, somos competidores, e o Município é que precisa conhecer o que há no mercado, o que é avançado ou um mix dos dois. Não dá para querer ser igual, porque poderemos ter vinte concorrentes no mesmo patamar, o que não é uma realidade no mercado. / **Wilson Dilem dos Santos:** — O senhor estava conversando com a moça e não entendeu o que eu quis dizer. Eu me referi diretamente à Agersa para que no projeto venha definido exatamente o que querem para todos. / **Rudi Bouret Bayer:** — É a regra do mercado. / **Wilson Dilem dos Santos:** — Exatamente. Não venham com coisas muito diferentes, pois isso dificultará o trabalho da Câmara e poderá trazer um transtorno para a cidade. Repito que fiz esse comentário para que o projeto já venha de lá de maneira a que possamos ter facilidade para analisá-lo tecnicamente. / **Rudi Bouret Bayer:** — Certo. / **Júlio César Ferrare Cecotti (Presidente):** — Passamos às considerações finais. / **Rudi Bouret Bayer:** — Nós temos um lado privado e queremos dizer que o estacionamento rotativo é importante, pois pode representar a terceira receita para o Município. É claro que o estacionamento público tem o desgaste político com a tarifa a ser cobrada, mas o Município tem outros gastos, como arrumar a calçada, o asfalto, oferecer ônibus melhor com terminal, e esse dinheiro precisa vir de algum lugar. O dinheiro para a prefeitura está cada vez mais escasso; portanto, o estacionamento rotativo público tem um papel que pode ser importante para o Município ao gerar caixa para que essas obras possam ser feitas. Da minha parte, agradeço a atenção dos senhores. / **José Ronaldo Oliveira:** —

“Feliz a nação cujo Deus é o Senhor”

