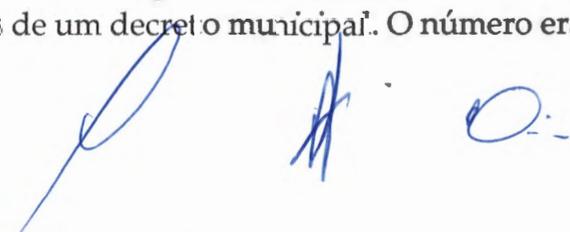
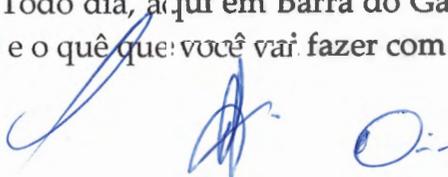


Reunião na Câmara Municipal de Barra do Garças – MT., para discussão sobre o trânsito de Barra do Garças-MT.

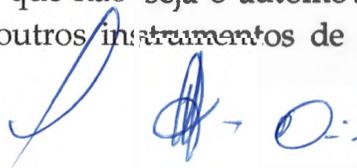
Aos 23 (vinte e três) dias, do mês de abril, do ano de 2013 (dois mil e treze), às 18:00 horas, em sede própria, reuniram-se os Vereadores, autoridades e comunidade para discutirem sobre o trânsito de Barra do Garças. O Vereador Kiko cumprimenta a todos os presentes e diz. Representações que estão aqui em nome da Câmara Municipal de Barra do Garças, em nome do Presidente Miguel Moreira da Silva, em nome dos Vereadores que se fazem presentes, na Audiência Pública que discutir a melhoria do trânsito em Barra do Garças. Nesse momento, o Vereador Comandante Barbosa diz. Precisamos do engajamento da CDL nessa questão do estacionamento porque já falaram até em número: 60% dos usuários do setor central seria de funcionários e mesmo, empresários. Então, por isso não teria como a Câmara de Dirigente Lojista não participar desse projeto. Em Cuiabá funciona dessa forma também. Está suspenso? Perfeito! Então senhores, a ideia foi apresentada hoje, lá na prefeitura e nós queremos apresentar aqui também, eu vou passar a palavra daqui a pouco, para o Álvaro. O Miguelão nomeou uma comissão de vereadores. Eu estou como presidente da Comissão, o Dr. Neto e o Chocolate, como membro e relator. Eles devem estar chegando. Nós ficamos até às 18 horas praticamente, com o Prefeito e eu queria que o Álvaro apresentasse o trabalho dele e os vereadores que estão aqui e os empresários que estão aqui, poderiam estar fazendo pergunta ao Álvaro, para tirar as dúvidas. Tá bom! Álvaro, então, não vamos prolongar mais. Acho que já está bom o comercial. Então, agora é com você. O Sr. Álvaro diz. Uma boa noite a todos. É um prazer estar aqui, para falar um pouquinho sobre estacionamento. A gente tem alguma experiência nessa área. Eu já trabalhei por 7 anos no município de Santo André, onde uma das minhas atribuições era cuidar do estacionamento rotativo, multas de trânsito, parte de radares, mas cuidar também do estacionamento rotativo. De lá, a gente viu algumas necessidades e algumas carências que tinham nessa área. Eu vou fazer um pequeno histórico do estacionamento rotativo no Brasil: Quando é que ele chegou? Como é que foi? E uma legislação nova, de Janeiro de 2012, que é o que vai dar um norte para os estacionamentos daqui para frente, para administração de estacionamento, de áreas de estacionamento. Depois, eu vou mostrar mais ou menos, o quê que a gente tem na forma de administrar o estacionamento. Se vocês puderem me deixar, pelo menos nessa parte aqui do histórico passar batido, depois a gente para e aí a gente pode ir conversando e fazer pergunta. Se tiver muito chato também, vocês dão uma vaiazinha, que a gente vai mais rápido. O estacionamento rotativo chegou ao Brasil em 1974, na cidade de São Paulo. Não tinha lei, não tinha código de trânsito, não tinha nada. Tinha uma necessidade na cidade e eles criaram um negócio lá chamado zona Azul, por isso que tem zona Azul lá, então foi através de um decreto municipal. O número era aquele



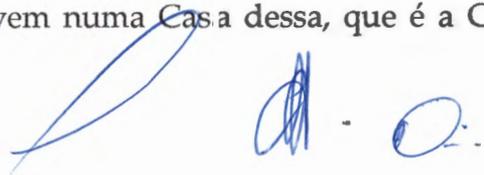
e foi feito no dia 30/12 de 1974. Foi a primeira cidade no Brasil. Na época foi implantado lá, um sistema daqueles parquímetros de moedinha. Isso veio dos Estados Unidos. Tinha uma empresa americana que vendia isso e vendeu esse produto lá em São Paulo. Foi o primeiro lugar. Não tinha legislação, não tinha nada. De lá, exemplo, Campinas em 76 e aí foi difundido nas maiores cidades, nessa metodologia, mas ainda sem uma legislação, sem uma regulamentação. O quê que tinha? Uma necessidade do comércio de ter rotatividade nas áreas de estacionamento. Então, para responder isso, a cidade fez esse decreto municipal. Em 1997, o código de trânsito novo que é o que está valendo hoje, que é a Lei nº 9.503, no Art. 24 diz lá que, compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito do município, na sua jurisdição implantar, manter e operar o sistema de estacionamento rotativo pago nas vias. Então, isso foi efetivamente regulamentado em lei em 1997, através desse código de trânsito e é essa legislação que ainda vale. Todas as zonas azuis, faixa Verde, projeto arco-íris, cada cidade tem o seu nome. É muito conhecido como a zona azul porque começou com esse nome lá, então é o nome mais difundido. Hoje, eles são baseados nessa lei. Existe uma legislação. Até esse momento, a grande questão era aumentar a oferta de vagas. Por que você implanta um sistema de estacionamento rotativo? Porque hoje você tem no centro da cidade, uma quantidade limitada de vagas. Aquelas vagas ali, elas não vão aumentar. Aumenta o número de carro, o "nego" constrói prédio, mas aquelas vagas que estão na rua ali, elas não vão aumentar. Não tem como se aumentar a quantidade de vaga e existe uma demanda. Pessoas querem vir ao centro, para comprar, vai ao dentista, ao contador, no advogado, na clínica para fazer um exame, no banco, enfim. Todo mundo precisa ir no centro. Então, qual é a ideia do estacionamento rotativo? É democratizar o uso desse espaço. De que forma? Limitando o tempo de uso que cada um pode fazer daquele espaço. Então, o quê que é um estacionamento rotativo pago, na verdade? É você pegar uma área onde cabe um carro, uma moto ou um caminhão. Que antes o cara podia chegar ali e passar o dia inteirinho estacionado e dizer: Olha, você só pode ficar aqui nesta mesma vaguinha, duas horas, três horas, quatro horas, uma hora, mais hora, de forma que você vai pegar aquela vaga e vai disponibilizar para outros usarem também. Porque nego fala assim: Ah, na área pública, você vai cobrar estacionamento? Ué, a área pública é para todo mundo, não é de quem chega primeiro. Então, o grande objetivo dessas áreas de estacionamento é democratizar o uso permitindo e que mais pessoas tenham a possibilidade de estacionar o seu carro ali, para fazer o que ela precisa. Então, mas isso até 2012, hoje depois eu vou mostrar ali, nós já estamos entrando numa outra fase. A grande questão era aumentar a oferta de vaga. "Nego" quer ir lá, eu tenho que dar lugar para ele estacionar. Faz estacionamento, prédio de garagem, aqui não é o caso, mas tem cidade aí, que tá fazendo prédio de garagem. Não tem aonde o cara estacionar. Por quê? Todo dia, aqui em Barra do Garças deve entrar uns 20 carro por dia novos, moto, carro e o quê que você vai fazer com isso? Esse carro



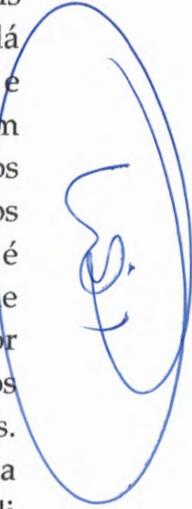
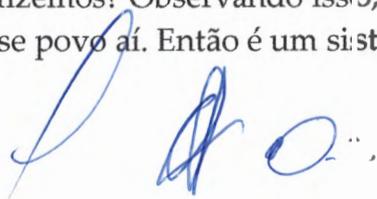
vai ter que estacionar em algum lugar. Um outro dado, que é um estudo da CET, que é o seguinte: Um carro, ao longo de um ano, ele roda cerca de 15 mil Km em média, a uma velocidade média de 40 km por hora, dependendo do lugar até um pouquinho menos. Então, esse carro passa 3.000 horas circulando e 25 mil horas estacionado, seja na garagem da tua casa, seja na porta do teu escritório ou seja em lugares que você precisa ir para fazer algum serviço. Então, o carro, qualquer veículo, ele entrou em circulação, ele precisa de estacionamento muito mais do que devia para circular. O problema de estacionamento é maior do que o de circulação. Em 03/01/2012, surgiu uma lei nova, que é o Plano Nacional de Mobilidade Urbana. Esse plano começa a tratar o estacionamento um pouco diferente. Ele começa a dar uma nova cara para a legislação de estacionamento. Então, ele diz lá que, o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e essa é uma legislação que todos os municípios vão ter que se adequar em três anos. Então, os municípios vão ter que começar a se preocupar com isso porque existe a obrigatoriedade da adequação do município a esta legislação. Então diz lá, que é um conjunto de coisas ordenado dos modos de transportes, serviços e infraestrutura, que garante o deslocamento de pessoas e cargas no território do município. E, aí define as infraestruturas de mobilidade urbana. Então, tem lá: Via, viaduto e outros. O meu foco é estacionamento. Então, estacionamento hoje, por esta legislação passa a fazer parte da infraestrutura de mobilidade urbana. Você precisa, na administração do teu município considerar o estacionamento como uma infraestrutura de mobilidade urbana. A primeira ideia que vem na cabeça do cara é, vamos exigir agora que todo mundo que construa um comércio, uma casa ou um prédio faça 300 vagas, para ter estacionamento, para as pessoas que vão precisar daquele local, mas a gente vai ver que no decorrer dessa legislação, a ideia não é bem essa. A ideia é em alguns lugares restringir o estacionamento mesmo. É não permitir que o cara estacione ali. Então, a política nacional de mobilidade urbana é orientada pelas seguintes diretrizes: Prioridade nos modos de transporte não motorizados como, ciclovias, uma cidade plana, não tem morro, pessoas andando a pé, passeio, calçada, lugar para o cidadão andar a pé e serviços de transporte público. Então, o foco da política nacional de mobilidade urbana é o seguinte: Não tem como resolver o problema do trânsito. A via tem um tamanho, ela não vai aumentar de tamanho. Não tem mágica que qualquer pessoa do Executivo, qualquer prefeito, governador ou qualquer presidente faça que vai aumentar o tamanho de uma rua. Vai desapropriar tudo para duplicar, para aumentar o tamanho? Impossível. O custo disso é impossível. Então, o que precisa se começar a fazer hoje? Desenvolver outras formas de transporte, para que essa mobilidade seja facilitada, mas não de carro. A pé, de bicicleta, de carroça, de patinete, de ônibus, transporte coletivo de boa qualidade e outros. Então, o foco dessa nova legislação é propiciar alternativas para mobilidade que não seja o automóvel. Aí diz que os entes federativos poderão utilizar dentre outros instrumentos de gestão do



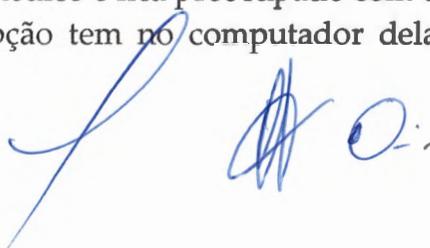
sistema de transporte de mobilidade urbana o seguinte: Estabelecimento de política de estacionamento de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização como parte integrante da política nacional de mobilidade urbana. O quê quer dizer isso? Quer dizer o seguinte, que você vai ter que começar a administrar as áreas estacionamento. Por quê? Porque se eu ofereço 300 vagas de estacionamento no centro da cidade, eu gerei um fluxo de veículos que eu não sei se é interessante para o sistema viário. Um negócio que gere mil vagas de estacionamento vai levar para lá mil carros. Esse cara vai ter que chegar lá e vai ter que sair de lá de alguma forma. Então, o foco não é mais você aumentar a quantidade de vagas, mas é administrar o sistema de uma forma equilibrada, entre oferta e possibilidade do teu sistema viário acomodar esse deslocamento. E aí termina dizendo que a política de mobilidade é o instrumento de efetivação da política nacional e deverá contemplar princípios e diretrizes desta lei, bem como as áreas de estacionamento públicos e privados gratuitos ou onerosos. Então, essa nova legislação vai fazer com que o município entre outras coisas, vai ter que catalogar as áreas de estacionamento. A hora que você for autorizar um projeto de construção de um prédio ou de uma escola, ou seja lá do que for, de um shopping ou de um centro de eventos, você vai ter que levar em consideração, se a quantidade de veículos que você vai levar para lá vai ser suportada pelo teu sistema viário, ou se eu vou fazer um sistema de transporte público, que favoreça isso junto. Então, na verdade essa legislação está fazendo com que todas as cidades comecem a repensar, a forma antiga que privilegiava o automóvel. O automóvel era o Deus. Então, essa é uma fase que acabou, não tem mais como automóvel ser o Deus. O Deus tem que ser a garantia do ser humano se locomover com segurança, mas não mais de automóvel. Não dá mais para andar de carro. Aqui ainda é uma cidade que está crescendo e tem vias largas. Porque você vai numa cidade como Florianópolis, que é onde eu moro, tem vias da época da colonização lá da cidade, que elas são de quatro metros de largura, quer dizer, mal passa um carro. Um caminhão é um sufoco. Aqui não. Eu andei um pouco hoje, pela cidade, as ruas são todas largas. Aqui ainda tem coisas para ser feitas. Eu só vou finalizar. Hoje, a grande questão é gerenciar a oferta de vagas. Gerenciar. Se eu oferecer mais vagas, eu vou gerar mais trânsito. Se eu gerar mais trânsito, o sistema viário não comporta. Então é melhor proibir. Às vezes é melhor proibir. Aí, eu vou pular essa parte também, que é uma comparação de como é que era a forma antiga de pensar. Antigamente, a mobilidade era sinônimo de utilização livre do automóvel. Posso usar meu carro e o Poder Público tem que me oferecer condições de eu usar meu carro livremente. Quando você falava em mobilidade, a primeira coisa que vem na cabeça do cara é o cara poder andar de carro para cima e para baixo. Livremente, sem trânsito, sem congestionamento e numa boa. Hoje, o automóvel é apenas um meio de transporte. O transporte público coletivo e o não motorizado devem ser priorizados. Portanto é bom quando a gente vem numa Casa dessa, que é a Casa que faz a lei.



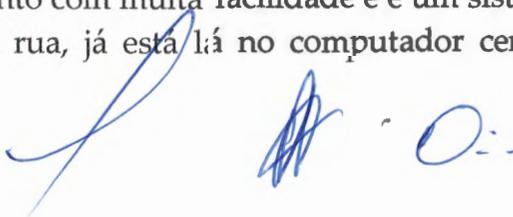
Quando vocês estiverem fazendo lei para trânsito, sempre pensar isso, o transporte não motorizado deve ser priorizado. Por quê? Porque amanhã não vai ter como andar todos os carros na rua. Não vai ter como. É um problema insolúvel. Então, nós temos que começar hoje, a mudar a nossa forma de pensar. Nós temos que dar prioridade, o cara andar de ônibus, andar a pé e andar de bicicleta. Vamos fazer uma via em tal lugar. Vamos. Onde é que vai ficar a ciclovia? É uma pergunta. Isso é só uma introdução filosófica. Porque veja bem. Vocês podem estar pensando assim: Mas, o cara veio aqui para falar de estacionamento e está falando contra ele mesmo? Não. Não existe uma forma de acabar com a necessidade de aumentar o estacionamento porque só aumenta o número de carros e as vagas são sempre as mesmas. A rua tem o mesmo tamanho, tem o mesmo comprimento. Aquilo não muda e não vai mudar. É impossível mudar isso. Então, nós temos que começar a pensar de uma forma diferente. Bom, o que a gente tem normalmente? Carros estacionados na rua. Quando se fala em se implantar um estacionamento rotativo, o que eu faço? Vamos botar dois sujeitos lá, um que fica cuidando do carro que a gente chama de monitor. Um fica lá cuidando, vende o papelzinho ou vende o sistema eletrônico e faz qualquer negócio e um guarda, que vai ver se os carros tem o papelzinho lá. Então, normalmente um sistema de estacionamento rotativo é dessa forma. Alguns têm parquímetro, outros não têm, mas eles estão muito pouco focados nas novas necessidades que nós vamos passar até daqui para frente, que é gerenciar a utilização desse estacionamento. Não é só fazer o estacionamento. É gerenciar. Quem é que está usando? Quem é que pode usar? Pode usar esse pedaço? Não pode usar aquele pedaço? Porque hoje, se você for pensar no centro aqui de Barra do Garças, eu garanto para você que 60% desses carros que estão parados nas ruas, eles são de funcionários e de donos dos estabelecimentos. Eles não são de pessoas que estão indo ali a procura do serviço, do produto. A pessoa que chega lá de manhã estaciona o carro vai trabalhar e passa o dia com ele ali estacionado. Por que aí, o quê que acontece? O comerciante que está ali na frente começa a tomar providência, para pelo menos quando chegar um cliente na loja dele tem um lugar para o cara parar. Essa falta de regulamentação e de gestão, que faz a confusão ficar maior. Igual, ela está falando da cadeira. Hoje de manhã mesmo, eu saí e fui na esquina do hotel. Estou ali no hotel Esplanada. Tem uma vaga de carga e descarga. Mas, estava no horário. Eram 8:30h da manhã. E tinha um carro estacionado nessa vaga e chegou um caminhão. E o quê o caminhão fez? Parou no meio da rua. Ele precisa descarregar, a vaga que é para ele está ocupada. Então, quem é que olha isso? Quem é que cuida disso? Não é privilégio de vocês não. Isso é coisa que está no Brasil inteiro. É um problema de gestão. Não tem gestão. Então é isso. Tem lá o monitor, o supervisor, um agente que fiscaliza e tem lá um cara que toma conta desse povo. Um estacionamento rotativo hoje é esse. O que nós fizemos? Observando isso, nós criamos um sistema, que ele informatiza a atividade desse povo aí. Então é um sistema online e



à medida que o monitor vai passando e vai vendo o carro que está estacionado, ele vai digitando a placa. Isso vai para um datacenter, que é uma coisa de informática online. Ele faz isso em um smartphone ou num tablet ali. Automaticamente, se tiver alguém irregular, ele já avisa o agente que tem que fazer a fiscalização e esse agente vai lá para tomar uma providência. Por exemplo, passou numa vaga de carga e descarga e tem um carro estacionado lá, ele vai fazer a digitação. O agente fiscalizador automaticamente vai lá. Então, você começa a ter gestão da tua área de estacionamento. O grande objetivo é permitir a gestão da área de estacionamento, da mesma forma, por exemplo, eu reparei, aqui em Barra do Garças não tem vaga para deficiente e não tem vaga para idoso. Mas, isso está na lei. O Código de Trânsito define que, 5% das vagas têm que ser destinado para idoso e 2% para portadores de necessidades especiais. Então, aqui não tem e se tiver quem é que vai cuidar disso? Quem é que vai saber se é o idoso que está lá estacionado? Se é o portador de deficiência que está lá estacionado? Então, tem que ter uma gestão. A questão não é só fazer o estacionamento e cobrar. E aí virou um caça-níquel. A ideia não é fazer um caça níquel. A ideia é fazer um sistema que permita gestão. Bom, já que eu tinha um sistema informatizado, o que eu fiz? Joguei uma parte para o usuário. O usuário nesse sistema, o que ele faz? Ele pode entrar na internet e fazer operações por ela. Ele pode comprar o cartãozinho. Ele pode estacionar o carro dele. Ele pode ir embora do estacionamento. Se ele for notificado por uma irregularidade, ele pode regularizar isso pela internet. Não tem que ir para lugar nenhum, não precisa sair do escritório, não precisa fazer nada. Se uma pessoa de uma outra cidade vem aqui, ela também pode ao chegar na cidade dela fazer essas operações. Então dá para o usuário também, uma facilidade que a informática dá para nós hoje. O usuário de carro no Brasil é o cara privilegiado. Não é a maioria da população, mas nem de perto não é a maioria da população. É um cara privilegiado. Então, esse cara tem acesso à internet e está por dentro das coisas que estão acontecendo. Então, ele tem como fazer essas operações. Bom, já que eu tinha tudo isso, nós criamos uma figura de um revendedor, que através da internet pode também fazer todas essas operações, com uma vantagem, por exemplo, para o lojista. O lojista pode através do computador do caixa da loja dele, criar instrumentos de marketing e falar: Você vem na minha loja, se você comprar R\$ 100,00, eu te dou uma hora de estacionamento e ele faz isso automaticamente, pelo sistema. Então, isso é uma coisa que vai permitir para o lojista, também tirar proveito dessa área de estacionamento e também vai dar a facilidade para o cliente saber que, eu chego, eu vou lá e estaciono o carro. Às vezes, o cara tem que ir no médico, ele chega em cima da hora, não tem como colocar o papelzinho no carro. Não tem nada. Olhou, não viu o monitor ou porque ele está na esquina, ou porque está no horário de almoço dele, ele não viu. Daí, o cara vai no médico e fica preocupado com o carro. Se lá na clínica que ele foi, a mocinha da recepção tem no computador dela, o sistema



instalado, ela pode vender o negócio para o cara. Pode dar o crédito, de uma hora ou duas, para aquele sujeito ficar estacionado. Então, nós precisamos criar ferramentas e essa é a ideia, criar ferramentas de gestão, para o estacionamento e de facilidade para todo mundo que está envolvido nesse estacionamento. Todo mundo tem que ter facilidade. Todo mundo tem que ganhar. Então, o que nós fizemos? Fizemos um sistema que faz isso. Isso, fruto de uma experiência de sete anos numa cidade de um porte razoável, que é a cidade de Santo André. Vendo essas dificuldades, por exemplo, nós implantamos o parquímetro lá e porque que não funcionou? Os caras rouba. Os "nego" rouba. Passa lá de noite chuta e quebra. Aí, o nego tem que colocar a moedinha no parquímetro ou na notinha de R\$ 2,00, ele não tem. Aí, vai no comércio hoje, o cara troca, amanhã não troca. Então, você tem que manter uma turma na rua, para trocar dinheiro. Aí, o cara sai de manhã do escritório da administração do estacionamento, com R\$ 500,00 de troco, os caras rouba ele. Isso tudo, eu vivenciei dia a dia ali. E aí foi que, nós pensamos numa forma. Não temos todas as soluções, mas procuramos resolver da melhor forma possível todas essas pequenas questões. Para melhorar, o que foi feito? Nós numeramos as vagas. Então, as vagas todas são demarcadas e elas são numeradas. Assim, tem a vaga 998, 1.000, 237, 236 e 235. Lá dentro do sistema, o que eu faço? Eu digo para o sistema, a vaga 235 é uma vaga comum. O custo dela é R\$ 2,00 por hora. É uma vaga comum. O tempo máximo que um carro pode ficar estacionado ali são duas ou uma hora ou meia hora, tanto faz e o sistema fica com essa informação lá. Quando um carro estaciona ali, ele vai cobrar R\$ 2,00 por hora, vai deixar o cara ficar no máximo duas horas. E aí é automático também porque é uma coisa justa, pois não depende mais do sujeito que está ali. Para o amigo ele deixa, para o inimigo ele não deixa. Colocou a placa do carro ali quando deu duas horas, o sistema avisa o guarda. Acabou! Não tem como o menininho que está ali cuidando dos carros, o monitor, não tem como ele favorecer ninguém. É automático pelo sistema. Quando ele digitar placa ali, o sistema marca hora, deu duas horas, automaticamente ele avisa o guarda. Diz que, na vaga 237, o carro já ficou duas horas, vai lá que está errado. Isso dá a dinâmica da rotatividade no estacionamento. Eu posso dizer que a vaga 236 é uma vaga de deficiente. Dentro do sistema, nós temos uma parte de cadastro, onde eu vou cadastrar todos os deficientes e os veículos que eles utilizam normalmente, para ir nos lugares. Quando o monitor digitar a placa desse carro do deficiente, se ele não for um deficiente, automaticamente o sistema vai avisar o agente de trânsito. Vai dizer, seu agente, na vaga 237 ou 236, tem um carro que não é um deficiente. A vaga é de deficiente e o carro não é de deficiente. Vai lá e toma uma providência. Se for uma vaga de carga e descarga, a mesma coisa. Se for uma vaga de idoso, a mesma coisa. Se for uma vaga, sei lá, para careca, a mesma coisa. Então, a gente pode administrar e fazer gestão nessa área de estacionamento com muita facilidade e é um sistema online. À medida, que a pessoa digita lá na rua, já está lá no computador central e essa



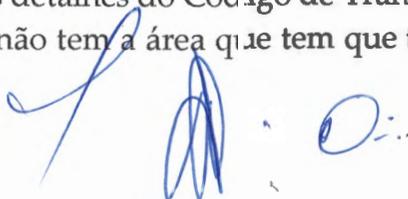
informação já está disponível. Seja para o gestor do sistema, seja para quem vai fazer a fiscalização porque eu acho que, uma preocupação do Legislativo é fiscalizar. Então, vocês podem ter aqui pessoas que vão entrar nessas informações e ver o que está acontecendo lá no estacionamento, diariamente. O sistema também tem um Fale Conosco e Reclama, que isso pode ser direcionado para quem vocês indicarem para receber essa reclamação e monitorar se ela está sendo efetivamente respondida. Então, a informática é um mundo novo e diferente. Ela dá uma dinâmica totalmente diferente. Por exemplo, em Florianópolis, as locadoras de veículos fizeram cadastro no sistema, o cara vai lá e aluga um carro. Aí, ele anda na cidade e estaciona na zona Azul. Antes, ele tomava uma multa, se ele não tivesse o cartãozinho. Hoje não. Hoje, o menino passa lá, digita a placa dele, as locadoras tem lá o crédito na conta e abate da conta dele. Quando a pessoa vai devolver o carro, o que a locadora faz? Digita a placa do carro, olha lá e observa: Esse cara aqui usou 4 horas de estacionamento e cobra dele. Quer dizer, não tem problema para a locadora e nem para o cliente. O cliente passa ser melhor atendido. Assim, uma empresa tem uma frota de caminhão ou de Fiorino, que faz entrega no Centro. Cadastra todos ali e eles podem ir estacionando. No caso de uma pessoa física, a gente limitou em 5 veículos. A pessoa jurídica é ilimitado. Se tiver 200 carros cadastra os 200 carros lá. Não tem problema. A pessoa física é limitado em 5 porque não é uma realidade de vocês, mas por exemplo, eu preciso inibir a ação do flanelinha. Se eu permitir que o cara cadastre 20 carros. Um flanelinha faz um cadastro no CNPJ dele e aí ele vai negociar naquele lugarzinho que ele está ali. Então, existe um limite para CPF, não para CNPJ. São coisinhas que talvez não está no dia-a-dia de vocês. Vocês não estão nesse metiê. Então, a gente tem uns limites que é para facilitar. Então isso, na verdade é o sistema que a gente tem. Que a interação conversando com a CDL é fazer uma coisa moderna em Barra do Garças. Então é colocar um sistema de estacionamento rotativo que, primeiro, ele cumpra o básico dele, que é democratizar o uso dessa área. De que forma? Criando uma restrição por tempo de uso. Segundo, dar uma ferramenta de gestão efetiva para essa área de estacionamento porque não adianta você só colocar o negócio lá, colocar o menininho para cobrar e colocar o guarda para multar, sem a gestão. Você tem que ter uma gestão. Quem estacionou ali podia estacionar ou não podia? Não era a vaga destinada para ele? Não era. Então, ele não pode estacionar ali. Você tem que ter controle. Tem que ter controle sobre a área. A mesma coisa as motos, tem que ter estacionamento de moto? Claro que tem. Hoje, a moto é uma realidade. É o veículo que, proporcionalmente mais cresce no Brasil. A frota nos últimos 10 anos cresceu catorze por cento de veículos. A de moto cresceu 32%. Então, isso é uma realidade nacional? Por quê? Bom, o cara paga três reais numa passagem de ônibus. Três para ir e três para voltar. Seis reais por dia. Quanto custa uma moto? Cem reais por mês, o cara paga uma parcela, mais uns cinquenta reais para abastecer, com o vale transporte dele, ele



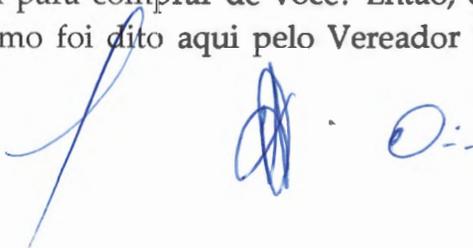
paga a moto e põe gasolina. O maior concorrente do transporte coletivo, hoje é a moto, por causa do custo. Então é uma realidade e isso não é só aqui não. É no Brasil. É uma realidade. Compensa para o cara comprar uma moto e pagar o combustível. Por quê? Pega o vale transporte em dinheiro, combina com o patrão e acabou. Aí nós estamos enchendo a cidade de moto. Porque não tem transporte coletivo. O que ninguém pensa também é o seguinte: Quando eu encho a cidade de moto, eu encho o hospital de gente. Noventa por cento hoje, das áreas de emergência dos hospitais são ocupadas por motoqueiros acidentados. Isso tem um custo absurdo. É muito grande e eu falo 90%, você pode pesquisar porque é. Essa é a realidade. Por quê? Quem está dirigindo moto hoje, não é mais aquele motoqueiro de antigamente é a dona de casa. A dona de casa vem vindo trabalhar de moto e ela não sabe andar de moto. Mal e porcamente, ela se equilibra. A primeira coisa, ela cai. Na verdade é isso. Idosos. São pessoas que antes não andavam de moto. Por quê? Porque é inseguro. O negócio tem duas rodas e foi feita para cair e vai cair. Não tem como uma moto não cair. Vai cair. É impossível não cair uma moto. Ela tem duas rodinhas, ela não para em pé. Uma hora ela cai, não tem como. É a lógica do negócio. Então, a gente precisa pensar em formas de eliminar a circulação de veículos e fazer gestão do que a gente tem da área de estacionamento. Eu não vou para frente porque isso é uma coisa que nós estamos desenvolvendo lá. Eu vou automatizar toda essa coleta de informação. Eu vou colocar o negócio na vaga quando o cara estacionar, eu vou saber que ele chegou e vai ficar tudo automático, mas isso também não vem ao caso aqui agora. O que tinha para falar era isso e fica aberto se vocês querem perguntar detalhes. A gente fala muito também, as coisas estão na minha cabeça. Eu tenho um péssimo hábito de pensar mais rápido do que eu falo e às vezes eu não falo tudo. Nesse instante, o Vereador Coronel Barbosa diz. Bom Álvaro, sempre aqui na Barra, quando a gente fala de estacionamento rotativo pago diz o seguinte: Ah, o carro é fácil controlar. E as motos? O Sr. Álvaro responde. "Então, na verdade é assim: A grande dificuldade de controlar a moto é porque todo mundo usa papel. E aí, como é que você coloca um papel numa moto? Até posso colocar. Só que se o cara não colocar e quando eu for lá aplicar uma penalidade nele, ele vai falar para mim, que colocou, mas alguém tirou. Como o nosso sistema é eletrônico e ele fica registrado no sistema, eu não preciso do papel para nada. Então, digitou a placa da moto ali, vai saber que ela estava em um número da vaga. Eu não preciso do papel. A nossa ideia é eliminar a utilização do papel ao longo do tempo. O sistema começaria híbrido, papel e eletrônico, para que as pessoas se acostumem, mas a ideia qual é? Gradativamente, não usar mais o papel. Porque nós não precisamos do papel. O papel só serve para gastar dinheiro. Sujar a via pública porque o cara vai ter que jogar aquilo fora em algum lugar. Então, qual é a ideia? É eliminar esse papelzinho e a moto, a gente controla através do sistema. Depois, o Sr. Paulinho faz uma pergunta, da plateia sem microfone e o Sr. Álvaro diz. Sim. É o que na verdade hoje é a grande questão.



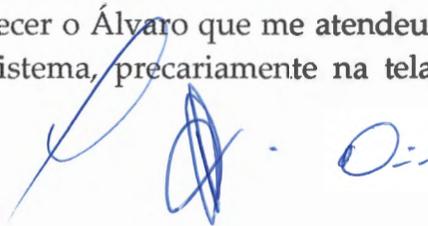
Nós temos que pensar em mobilidade, na ênfase da legislação nova, que é priorizar o transporte não motorizado e o transporte público. Então, por exemplo, uma das razões para se cobrar é porque esse cara volta a andar de ônibus. A mesma coisa, uma das razões para cobrar de moto é para que esse cara volte a andar de ônibus. A mesma coisa, uma das razões para se cobrar o estacionamento do carro no centro é para que o cara volte a andar de ônibus. Mas, essa é a ideia. Após, o Vereador Odorico Ferreira Cardoso Neto diz. Boa noite a todos e a todas. Vejam só: A comissão está discutindo isso, praticamente desde março e vem trabalhando e vem discutindo. Essa talvez seja a terceira ou a quarta reunião já, da comissão. Objetivamente, a ideia é trazer maior comodidade para todos nós, principalmente no quadrilátero central de Barra do Garças, com as dificuldades que a gente tem hoje, de estacionar. E, aí a gente tem que ser objetivo e prático. Primeira coisa, eu acho que a solução que está sendo apontada é uma solução, profundamente moderna e que tenta, de certa forma enfrentar alguns desafios, que é não ter papel, isso se dá de maneira eletrônica, evitar o máximo possível que, haja atrito entre quem cuida do processo e quem gerencia o processo. Azulzinho está fora de discussão aqui e nós sofremos muito com essa situação. Então é uma questão muito prática. Qual seria o custo disso para nós, usuários? Como que nós poderíamos proceder para construir adaptabilidade ao processo como tal? E, uma terceira questão. Em quanto tempo, a gente teria condições de implantar o projeto, que é o projeto da faixa verde, não é azul. É verde pela decisão da comissão nesse primeiro momento, até porque nós queremos ainda fazer outros procedimentos em relação ao que nós estamos discutindo aqui. Nós queremos uma audiência pública ainda, com todo mundo discutindo, para que a gente tenha a condição, depois de ter, de certa forma, um amparo legal da comunidade e para o projeto. Apresentar o projeto aqui na Câmara. Desenvolver a questão, aprovar, sancionar, dar o prazo de adaptabilidade e garantir que o sistema funcione. Então, eu gostaria que, rapidamente até porque está quase na hora da Sessão já, infelizmente para que a gente tenha objetivamente e do ponto de vista prático uma situação que nos apresente esse desenho. Muito obrigado e agradeço ao Álvaro, ao pessoal da CDL e todo o esforço que a gente tem feito, nesse mês de março e abril, para que as coisas aconteçam. Rapidamente, o Sr. Álvaro responde aos questionamentos do Vereador Kiko dizendo. Bom, referente a tempo, eu acho que para implantar um sistema, em 60 dias ele está operacional. O custo. Isso, eu vou dar um custo, independente do tipo de coisa que vocês usem. A gente trabalha com isso. Hoje, para você ter um retorno, uma remuneração seja de um terceiro, seja do município, seja de quem for, você tem que cobrar R\$ 2,00 a hora. Não adianta pensar nada diferente disso porque quem está cobrando menos, a prefeitura está subsidiando. Por quê? Tem funcionários, tem a sinalização e outros. Porque tem um custo para fazer essa operação. Não. Aí, são os detalhes do Código de Trânsito. Eu, por exemplo, reparei que também aqui, os hotéis não tem a área que tem que ter na frente



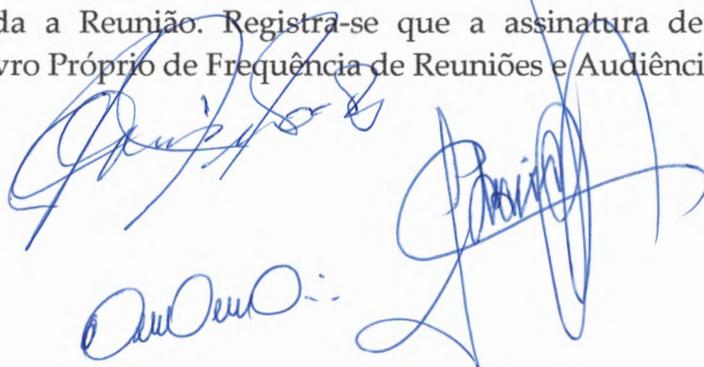
dele, para embarque e desembarque. O hotel tem que ter uma plaquinha lá dizendo: Proibido estacionar na porta e uma gravatinha que a gente chama que é aquela informaçãozinha que vai embaixo da placa: Área de embarque e desembarque. Em farmácia, isso não existe. Quer dizer, na verdade o que a gente precisa criar na cidade é: Aqui pode estacionar e aqui não pode. Se pode, pode. Se não pode, não pode. Por quê? Aí, o cara passa lá e é permitido 15 minutos. O cara estaciona, vai alguém cobrar dele, ele vai falar: Não, mas eu acabei de estacionar. Imediatamente, o Vereador Kiko diz. A gente sabe a resposta, mas é importante salientar a questão. Todo custo de operacionalização de início do projeto, tendo em vista que, a partir da taxa dos R\$ 2,00, essa é uma responsabilidade da concessionária que assumi o serviço? Assim, o Sr. Álvaro responde. Se for um serviço concedido, tudo passa para concessionária. Você vai entregar a área lá e daqui para frente é responsabilidade dela. Tudo fica a cargo dela. Mesma coisa se for um município porque vejam: O custo é igual. O custo é o mesmo. O município vai ter que contratar funcionário, vai ter que fazer a sinalização, vai ter que comprar o papelzinho e todos os custos que a concessionária tem, o município tem também. Onde é que está o diferencial? Que se isso vai para o município, muitas vezes ele acaba virando o objeto político. Então, às vezes, nem sempre também, às vezes, uma empresa privada tem uma dinâmica melhor. Por exemplo, a gente estava conversando um pouquinho com o Prefeito hoje de manhã e uma das coisas que ele disse é o seguinte: Ah, tudo bem. O cara vai trabalhar com um tablet lá na rua. Eu sou uma empresa pública. Quebrou o tablet eu não tenho verba, eu não posso mandar arrumar e ele não vai trabalhar. Então, tem as dificuldades próprias da empresa pública. É mais fácil que, isso seja feito por uma empresa privada, mas também não é obrigatório que seja dessa forma. Aí, não é problema nosso. Na sequência, o Vereador Reinaldo Silva Correia (Chocolate) diz. Boa noite a todos vocês e como foi dito aqui pelo Vereador Barbosa e Vereador Kiko, desde o mês de março, nós temos estudado e analisado que e esse o grande objetivo da vinda do Sr. Álvaro, exatamente nessa questão porque o grande câncer de Barra do Garças, me desculpa a franqueza é os comerciantes que aqui se fazem presentes, mas o grande câncer é exatamente isso porque todo mundo funcionário do comércio vem de manhã, pára o carro às 8h e sai às 18h. Fica o dia inteiro ocupando o trânsito do centro de Barra do Garças. São as lojas. É o comércio. O Banco do Brasil, hoje nós estávamos até discutindo isso, que o Banco do Brasil não permite o funcionário dele colocar o carro dele ali. Porque os clientes tem que encostar ali. O Banco do Brasil proíbe. Então essa iniciativa e o que nós debatemos exaustivamente e estaremos debatendo também com a nossa comunidade é exatamente esse o objetivo porque, você, por exemplo, que tem a Music Center, o que é interessante para você? É, o seu funcionário estar com o carro ou o seu cliente estar estacionando ali para comprar de você? Então, eu acho que o interessante para você é o cliente. Como foi dito aqui pelo Vereador Barbosa é um



quadrilátero. É só aqui nas ruas Goiás, estendendo-se até a Amaro Leite, pegando a XV de novembro e até a Bororós. Não é isso? Esse é o quadrilátero. Então, o funcionário pode perfeitamente andar um pouquinho. É bom para saúde, já dizem os médicos, como está aqui o Dr. Paulo Raye. Então, rapaziada vai andar um pouquinho e vai facilitar. E outra coisa, que a gente gostaria de deixar bem claro também é com relação a esse preço porque não adianta, hoje lá na saída foi colocado que em Goiânia está noventa centavos, mas nós não podemos nos comparar a Goiânia porque aqui o fluxo de veículos é muito menor. Se nós cobrarmos uma taxa irrisória, nós vamos recair e me corrija se estiver errado, nós vamos recair no mesmo problema porque aí eu vou comprar um monte a noventa centavos, paro o carro lá e fico o dia inteiro. É a mesma coisa. E outra questão também, isso vai provocar o quê? Geração de emprego em Barra do Garças. Hoje, que eu me recorde nós temos um estacionamento aqui na Carajás, com a Mato Grosso. O Major Edgar está dizendo que tem outro. Então, nós temos dois. Aí, recai "J", na sua indagação. Porque o funcionário, pode perfeitamente negociar com quem? Com a sua empresa. Não porque a sua taxa é R\$ 2,00, mas ele pode negociar com o dono do estacionamento, para fazer uma vaga mensal. E, aí vai gerar emprego e vai se criar alternativas de novos estacionamentos em Barra do Garças. Porque, qual vai ser o meu cliente? O Chocolate está abrindo um estacionamento. O meu cliente serão vocês, os comerciantes e os seus funcionários, que poderão vir, descer aqui para o centro. Eu fecho um contrato, como acontece em restaurantes, hotéis, táxi, mototáxi e o é pagamento mensal. E isso você tem um desconto. Pelo menos, a ideia é essa. Resolver o problema que, eu acho que é fantástico. O projeto é muito bom, como disse ali, o empresário Paulo Augusto e nós estamos aqui reformulando. Saindo do ostracismo, para realmente uma realidade e futurista porque é um projeto eletrônico já e nós vamos avançar e muito. Então, esse é o grande "X" da questão. Vamos solucionar o problema e quiçá possamos também gerir novos empregos em Barra do Garças, para abertura de novos estacionamentos. Muito obrigado. Depois, o Sr. José Piedade diz. Pessoal, eu vou usar o espaço aqui muito rápido, apenas para agradecer a comissão e o Comandante Barbosa porque a gente vem conversando isso há quase um ano e depois que e se elegeu vereador, nós aceleramos a conversa e vem fluindo. E também agradeço a diretoria da CDL, que tem dado todo apoio porque não adianta nada o presidente querer uma coisa e a sua diretoria estar desafinada com ele. Os nossos colaboradores também, que tem participado e empenhado e a todos os Vereadores que eu percebi que, encamparam a ideia. E, o Prefeito hoje demonstrou interesse que a coisa se faça funcionar. Quando eu vejo o Paulinho falar, eu disse ao Álvaro, que ele é o proprietário da empresa de ônibus da cidade, então mais do que nunca ele conhece o sistema e a gente fica muito contente. Eu quero finalizar e agradecer o Álvaro que me atendeu. No dia da reunião aqui, Álvaro, nós jogamos o seu sistema, precariamente na tela e verificamos e o



pessoal começou a entender, como é que funciona. Então, eu quero agradecer de coração também, o Ducineu que é lá da Federação que deu todo o apoio, para que o Álvaro viesse aqui. Portanto, eu acredito que o processo continua e vamos acelerar isso aí, para que Barra do Garças tenha um sistema de estacionamento rotativo e moderno. Obrigado. Seguidamente, o Vereador José Maria Alves Filho diz. Boa noite a todos. Eu só espero que se faça uma audiência pública porque eu vejo que, as empresas de Barra do Garças contribuem muito com a nossa cidade. Está aqui o proprietário do Panelão, a Music Center, a qual, eu represento e outras empresas porque eles também precisam estar a par dos acontecimentos, que essa cidade vem a decidir a cada dia. Vai ter audiência pública né? É isso que eu espero. Seja bem vindo a Barra do Garças. Posteriormente, o Vereador Coronel Barbosa diz. Eu agradeço a presença daqueles comerciantes e empresários que vieram aqui e quero dizer, Paulinho, a empresa de ônibus de Barra do Garças é pública ou é privada? É uma concessão para empresa privada. A empresa de água de Barra do Garças é pública ou é privada? É uma concessão que foi feita. A empresa coletora de lixo é pública ou é privada? É uma concessão. Estacionamento rotativo faixa Verde não é público é uma concessão tá. Só para encerrar. Boa noite. Em seguida, constatado que não havia mais nenhum orador inscrito declarou encerrada a Reunião. Registra-se que a assinatura de todos os presentes foi colhida no Livro Próprio de Frequência de Reuniões e Audiência Pública.



Handwritten signatures in blue ink, including a large signature at the top, a smaller one below it, and another one to the right. There is also a large, faint circular stamp or mark on the right side of the page.