

Ao Ministério Público do Estado de São Paulo

São Paulo, 15 de outubro de 2019.

Assunto: Zona Azul - Concorrência Internacional N°001/SMT/2019

Prezados Senhores,

Vimos junto a V. Sas. delatar e solicitar-lhes, providências junto ao Poder Judiciário, em relação à Licitação da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte da cidade de São Paulo (Concorrência Internacional N°001/SMT/2019), para ceder, mediante Concessão Onerosa fixa, a administração dos estacionamentos rotativos (Zona Azul), no Município de São Paulo, a um só concessionário, por 15 anos, pelos seguintes motivos:

- 1) A administração trata esta Licitação apenas pelo viés arrecadador de recursos, esquecendo-se que a chamada Zona Azul, deve ser vista e usada, principalmente, como ferramenta de planejamento e solução para a mobilidade urbana na cidade, conforme previsto nos artigos 228 e 229 do PDE (Lei 16.050/14 - Plano de Desenvolvimento Estratégico).
- 2) A atual administração, por incapacidade, deixou de cumprir, até o momento, o artigo 6-II da Lei da Mobilidade Urbana (12.587/12) e artigos 227 e 228 do PDE (16.050/14), não reestruturando e melhorando as condições para a mobilidade ativa e do transporte coletivo, como únicas soluções viáveis na mobilidade urbana.
- 3) Ignora que estas áreas de estacionamento poderão ser, conforme os artigos 229, 232, 233 e 241 do PDE, as soluções para ampliação de calçadas, faixas exclusivas (segregando e melhorando o transporte coletivo) e vias de deslocamento compartilhadas ou dedicadas para bicicletas, para a chamada micro mobilidade e outros veículos, estacionamentos especiais, principalmente quando a faixa do transporte coletivo se desloca para a esquerda, ou não.
- 4) A defasagem entre a capacidade do poder público no planejamento e a realidade imposta por novos atores na mobilidade (novos modos, novos usos, novas alternativas, novos usuários) que precisam de novas faixas de deslocamento, que não podem, simplesmente, serem usadas como estacionamento (art. 240 I e 241 VI e X do PDE). Agora mesmo, a administração foi surpreendida pela introdução das patinetes e uniciclos, que circulam por calçadas, ameaçando pedestres, justamente por falta de espaços ou soluções nas vias de rodagem.
- 5) Ignora as possibilidades e necessidades da cidade usar a Zona Azul como um importante instrumento de racionalização do uso do carro (227 e 228XV do PDE), que ocupa desproporcional espaço no viário (art. 228II e 229 do PDE), com restrições no sistema de estacionamento gratuito ou mesmo no rotativo pago, para administrar e controlar o trânsito, com funções semelhantes ao pedágio urbano, nas restrições às emissões, ruídos e na qualidade de vida na cidade.
- 6) Colocando um prazo de 15 anos para esta Licitação, esquece-se que isso engessa o planejamento e desenvolvimento da mobilidade e da própria cidade, impedindo que



justamente estas áreas sejam ocupadas por essas modalidades, favorecendo a ocupação destas áreas por veículos parados, pelas próximas 4 administrações, prejudicando seriamente a cidade. Nem mesmo os Planos Diretores da cidade, por sua importância e dinâmicas de mudanças tem um prazo tão longo de validade ou sem revisão.

7) A administração, pretende nesta licitação e sem qualquer justificativa, colocar todo o sistema de estacionamento rotativo para uma única empresa (MONOPÓLIO), fato que impossibilita à própria administração, de ter parâmetros comparativos de qualidade, eficiência e flexibilidade no segmento. Em lugar destes instrumentos e abrindo mão desse recurso administrativo de comparação e suas obrigações como poder concedente fiscalizador, prevê colocar para isso um duvidoso órgão verificador, igualmente sem parâmetros e pasmem, pago pelo próprio concessionário (verdadeiro absurdo e irresponsabilidade administrativa!). Anula, também, do mesmo modo, as possibilidades e facilidades de rescisão e troca deste monopolista prestador, se necessário e independente dos parâmetros que não terá.

8) Comprovando que há apenas a preocupação com a arrecadação por parte da administração, esta colocou, sem nenhum motivo ou justificativa, a cobrança de concessão (outorga) onerosa fixa inicial e muito menos que esta seja a base da classificação e decisão do ganhador da Licitação, já que não há bens ou instalações públicas, previamente investidos, exceto vias previstas para movimentação, a serem cedidas na exploração do objeto.

9) Mais séria ainda, é que essa disfarçada cobrança licitatória de Concessão (Outorga) Onerosa Fixa Inicial (595 milhões de reais ou 41,2% do total previsto na arrecadação nos 15 anos) é antecipação mascarada, de receita futuras, não permitida pela Lei de responsabilidade fiscal, já que subtrai futuras receitas a serem geradas e prejudica as futuras administrações da cidade, pois estará gastando recursos, como se esta administração fizesse empréstimos agora, onerando a cidade e futuras administrações com o pagamento posterior.

10) A administração, neste processo licitatório, embora conte com um conselho consultivo de Trânsito e Transporte (CMTT) justamente para ajudá-la nestas questões de mobilidade e transporte, ignorou-o neste assunto, a ajuda de especialistas, usuários e da sociedade, que teriam evitados estes males e ameaças acima apontados.

11) Apesar de o processo licitatório ter seguido ao pé da letra a obrigatoriedade de consulta pública determinada pelo decreto 48.042/06, é patente que uma única audiência pública de 25 minutos, convocada em cima da hora (às 18h14 de uma quinta-feira, para realização às 14h de segunda-feira!), e com um prazo de 15 dias para recebimento de sugestões, não é razoável e de fato não contempla as necessidades de análise e discussão para um contrato de tão grande impacto e duração.

12) Esta Licitação, apesar de já ter sido submetida ao Tribunal de Contas, apresenta, ainda, todos estes erros, ilegalidades e inconvenientes apontados.

Face a todos estes atos de ignorância, omissões, má fé, erros ou propósitos da administração no assunto, e à vista dos potenciais e irreparáveis prejuízos de engessamento e perdas para a cidade, previstos no PDE, solicitamos a necessária e



valiosa intervenção de V. Sas., junto do Poder Judiciário, para que a licitação não ocorra e o espaço público não seja cedido, entretanto, caso a mesma prossiga, que sejam observadas as seguintes medidas:

A) Que face à dinâmica de mudanças que ocorrem na cidade, bem como a impossibilidade e incapacidade das administrações de realizar o já previsto nas legislações acima citadas (Lei da Mobilidade Urbana 12.587/12 e Plano de Desenvolvimento Estratégico 16.050/14)., mas principalmente no planejamento de soluções de longo prazo, que o prazo de concessão desta Licitação se limite a 5 anos, repetindo-a indefinidamente, depois.

B) Para não subtrair recursos orçamentários necessários e legítimos de futuras administrações e não transgredir a Lei de Responsabilidade Fiscal com antecipação de receita, e nem havendo motivos que a justifiquem, que não seja usada a Concessão (Outorga) Onerosa, como modo de arrecadação e nem como fator de classificação de ganho nesta Licitação.

C) Que as condições de decisão dos vencedores nesta Licitação sejam pelos maiores valores (porcentagem) oferecidos de participação da administração nas receitas geradas ou tarifas praticadas, a qualquer tempo e condições e não pela ilegal e inadequada forma de Concessão (Outorga) Onerosa Fixa Inicial, acima citada e pretendida, independentemente que a administração a aplique, como garantia mínima de arrecadação em pagamentos fixos mensais e proporcionais, no decorrer do contrato.

D) Que a cidade seja dividida em mais setores concedidos para diferentes empresas concessionárias (possivelmente uma em cada GET - Gerências regionais de trânsito), evitando um monopólio e facilitando sua administração, fornecendo e controlando melhor os dados e comparações de qualidade e custos dos serviços entre os prestadores do serviço, adequações regionais e locais necessárias, bem como sua fácil substituição, se necessário, mediante estes controles e avaliação de funcionamento e qualidade, entre eles. As concessionárias podem, na medida das necessidades, possibilidades e autorização do poder concedente, partilharem de comum acordo entre elas, recursos de alto valor ou conveniências, entre sí.

E) Que a Licitação deixe claro as necessidades e possibilidades dinâmicas de mudanças no uso desses locais para outros usos e finalidades, principalmente na ampliação de calçadas (PDE art. 232, 233 e 241VI), soluções cicloviárias (PDE art. 229 XII e 241X), melhorias na circulação, paradas e estacionamento do transporte coletivo (PDE 229VIII), de forma provisória ou definitiva, pela administração, a qualquer tempo, sem que isto implique reparações pecuniárias pelas administrações aos concessionários, exceto oferta de outros locais de exploração, porém, não de forma obrigatórias ou compensatórias.

F) Que as tarifas sejam livremente determinadas pela administração pública, como políticas urbanas e de mobilidade, considerando os diferentes locais disponíveis, atratividade e os interesses públicos no uso de cada via, locais, proximidades, horários e tempo de uso. Nestes interesses públicos, a administração pode incluir gratuidades e diferentes tarifas a segmentos especiais, usos e finalidades, a qualquer tempo e quantidades, de forma provisória ou definitiva.



- G) Que os valores cobrados nas várias formas tarifárias possam ser, a qualquer tempo, alterados e usados, de forma provisória ou definitiva, como forma de planejamento de desincentivo ao transporte individual, sem que isto implique do mesmo modo, formas obrigatórias compensações financeiras aos prestadores concessionados.
- H) Que a administração municipal, tanto quanto os futuros concessionários, invistam recursos, esforços, planejamento e ações permissionárias para automação, orientação, controle, fiscalização, produção de dados, cobrança, multas, custos de operação, de confiança, qualidade e segurança na prestação do serviço aos usuários, bem como usá-las para ferramentas de planejamento urbano pela administração na mobilidade e outros serviços públicos. Neste sentido, se forem necessárias mudanças operacionais e de procedimentos, a administração deverá proceder e se for o caso, solicitar e recorrer ao CONTRAN, as melhorias pretendidas.
- I) Qualquer outra forma econômica de prestação de serviços ou tarifárias que venham a ser desenvolvidas, criadas ou prestadas ao longo do contrato, na mesma área ou assemelhados, sejam igualmente partilhadas entre o poder concedente e concessionárias.
- J) Que os recursos gerados por esta modalidade tarifária sejam integral e obrigatoriamente destinados à segurança viária, à mobilidade ativa e ao transporte coletivo, indicadas pelo artigo 1º § 5º, do Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9503/97) e priorizadas pelos artigos 2º e 5º da Lei da Mobilidade Urbana (Lei 12.587/12) e o Capítulo V da Lei 16.050/14 - PDE) como soluções prioritárias na Mobilidade Urbana e compensatórias pela omissão das administrações, na sua execução, até o momento.
- K) Que a administração, contando com o seu Conselho Municipal de Transporte e Trânsito - CMTT, considere sempre os artigos 2º e 5ºV da mesma Lei 12.587/12, o Decreto 54.058/2013 e o art. 228 XIX da Lei 16050/14 - PDE, sempre leve estas e outras propostas relacionadas à mobilidade e ao transporte, ao conhecimento deste conselho, para esclarecimentos, ajuda e conselhos, evitando perdas de trabalho, tempo, recursos e até mesmo atrasos, engessamento no desenvolvimento da cidade e retrocessos, como estes, venham a se repetir.
- L) Que a administração venha a praticar o chamado Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS), como estratégia de aproximar as áreas de moradia e oportunidades de emprego por meio do incentivo ao uso misto do solo próximo aos corredores de transporte coletivo, no planejamento, desenvolvimento e solução para o melhor funcionamento e vida na cidade. Para favorecimento do transporte coletivo (art. 229 VII do PDE), como solução prioritária na mobilidade urbana, melhorando sua eficiência e qualidade, a administração deve assegurar via livre para circulação destes em todas as vias, omitindo-se, definitivamente, de autorizar a circulação de outros veículos por todos os corredores e faixas exclusivas, em toda sua extensão.
- Agradecemos sua compreensão e entendimento dos perigos do engessamento administrativo, bem como as perdas em recursos, a qualidade de vida, omissões e a gravidade dos fatos acima narrados, para a mobilidade na cidade de São Paulo e busque frear e corrigir a tempo, junto ao Poder Judiciário e a administração, essa errada e mal planejada Licitação, exigindo da administração, as devidas adequações e execução correta da mesma e outras importantes medidas na mobilidade e transporte,

evitando assim estas citadas e potenciais perdas à população e à cidade de São Paulo.

Atenciosamente,

Cidadeapé - Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo
CNPJ 31.020.174/0001-40

contato@cidadeape.org

