

DIRETRIZES PARA REIMPLANTAÇÃO DE
MATÉRIA RECEBIDA Nº 589/2024



IBITINGA (SP) - 2019

AUTORES

CLAUDIO ALCALA

(Secretaria de Segurança Pública, Trânsito e Mobilidade Urbana –
PM Estância Turística de Ibitinga)

FERNANDO RACY

(Transparência Ibitinga)



INTRODUÇÃO

Ibitinga apresenta várias demandas no que diz respeito à organização do trânsito na área urbana do município.

Uma, em especial, se refere ao centro da cidade. Durante todos os dias úteis (e sábado também é dia útil – ao menos em boa parte do dia - para uma cidade Estância Turística), em um quadrilátero de cerca de 100 quarteirões, situado entre as ruas 7 de Setembro, Marechal Deodoro, Tiradentes e Rosalbino Tucci, é grande a dificuldade de um veículo estacionar na maior parte das vagas nestes quarteirões.

Esta dificuldade tem revelado uma indisposição dos cidadãos para com o poder público e até mesmo entre si, já que considerável parte destas vagas ficam ocupadas a maior parte do dia por veículos de proprietários e funcionários dos estabelecimentos empresariais existentes aí. Além do mais, ruas e avenidas nesta área são antigas com vias estreitas que demandam a necessidade de modernização do trânsito.

Ainda mais, hoje é elevada a média de veículos por habitante e o centro comercial é muito atrativo e com grande número de visitantes turistas.

Diante disto, torna-se imperioso que medidas sejam adotadas no intuito de sanar conflitos, organizar esta região e melhorar o sistema de trânsito e ocupação do solo público nesta área descrita, onde a demanda é superior à oferta de vagas.



PROPOSTA DE SOLUÇÃO

000007

Há um conceito mundialmente consolidado de que a melhor proposta de solução para o problema apresentado na INTRODUÇÃO é a implementação de ESTACIONAMENTO ROTATIVO (ER).

O sistema de E.R. (também conhecido generalizadamente como Área Azul – AA) impõe regras para o estacionamento próximo às calçadas, em vias públicas. O pagamento de um pequeno valor é o que normalmente dá o direito a estacionar num local por certo tempo e o valor muda de acordo com a duração da sua parada no local.

Este sistema já foi usado por duas vezes em Ibitinga com resultados parcialmente satisfatórios. Sua descontinuidade esteve muito mais relacionada com aspectos políticos do que técnico administrativos, tanto que a Lei que autorizou a última implantação (Lei 3207/2009) ainda se encontra em vigência.



HISTÓRICO

000008

No início de 1993 Nicola Lucínio Sobrinho assumiu pela terceira vez a Chefia do Executivo de Ibitinga.

O país via-se mergulhado numa hiperinflação que, naquele ano, chegou a 2.500%. Curiosamente, Ibitinga “nadava de braçada”, graças à especulação financeira promovida pelas mais de 1.700 firmas de bordados que compravam a prazo, vendiam a vista por preço mínimo e aplicavam no mercado financeiro com rendimentos diários altíssimos, que eram engolidos pela inflação do dia seguinte mas os comerciantes se sustentavam graças à venda seguinte.

O movimento de compradores de bordados a preços baixos, era diário e excepcional nos finais de semana (às vezes, mais de 400 ônibus eram recebidos). O problema de trânsito no centro da cidade era brutal.

Por inspiração do vereador Sérgio da Fonseca foi proposto ao Executivo a implantação de uma “Área Azul” para resolver o estacionamento no centro. Após muita relutância do Prefeito, em 25 de maio do mesmo ano foi aprovada a Lei 1921 instituindo pela primeira vez o estacionamento rotativo em Ibitinga. Implantado pelo próprio Município, o sistema era muito simples e com controle limitado, o que permitiu muitas distorções durante o tempo em que funcionou, num quadrilátero que abrangia as ruas Adail de Oliveira, Daniel de Freitas, Domingos Robert e Pedro II, entre as ruas 13 de Maio e Coronel Gereto e as ruas Prudente de Moraes, José Custódio e Victor Maida, entre as ruas 7 de Setembro e Bom Jesus. Ao redor desta área foi instituído uma área exclusiva para estacionamento de ônibus: a Área Verde.

Em 1994 foi implantado o Plano Real. A estrutura econômico-financeira de Ibitinga, literalmente “capotou”. O fim da ciranda financeira do “compra a prazo vende à vista” obrigou o mercado do bordado a um profissionalismo que não tinha.

Em praticamente 1 ano, mais da metade das firmas de bordados tinham “quebrado”. Os sobreviventes, desesperados, clamaram por ter os minguados ônibus de turistas na frente de suas lojas. Devido a estes apelos, os Vereadores do PSB, em 1995, propuseram e conseguiram aprovar a Lei 2017 de setembro de 1995, que liberava até dezembro a Área Azul para ônibus.

Em 1997, já sob a administração de Roosevelt de Rosa, o Executivo editou a Lei 2223, de 20 de Março, que liberou completamente o estacionamento aos ônibus de turismo, além do que lhes concedeu gratuidade de tarifa.

Obviamente, foi o golpe mortal no primeiro estacionamento rotativo da cidade, que foi inviabilizado financeiramente e sepultado na administração seguinte (Florisvaldo Fiorentino).

Em abril de 2009, o então prefeito Marco da Fonseca, através da Lei 3207 reinstalou o estacionamento rotativo na cidade, que voltou a ser extinto na nova administração Florisvaldo Fiorentino, embora a Lei autorizadora ainda esteja em vigência.



DA REINSTALAÇÃO

1 – DAS DIRETRIZES

O sucesso da reimplantação do estacionamento rotativo dependerá, essencialmente, da CLAREZA e TRANSPARÊNCIA com que se elaborar as DIRETRIZES para o Projeto, bem como o detalhamento destas, da legislação pertinente e do organograma que norteará as ações das diversas etapas a serem cumpridas.

D1 – DOS OBJETIVOS

D1.1 – OBJETIVO PRINCIPAL - O objetivo primordial da reinstalação do E.R. na cidade de Ibitinga é DEMOCRATIZAR o acesso às vagas de estacionamento nas vias públicas, especialmente aquelas mais requeridas nos principais pontos de movimentação da cidade, durante todo o dia, de forma que o maior número possível de cidadãos possa utilizar estas vagas.

D1.2 – OBJETIVOS DECORRENTES – Paralelamente ao objetivo D1.1, o Projeto de reimplantação objetiva diminuir a incidência de veículos estacionados de forma irregular, disciplinar o fluxo de veículos, com aumento de produtividade do sistema viário, estimular e promover a atividade comercial e ajudar o condutor a assimilar novo padrão de comportamento de trânsito, com orientações necessárias.

A reimplantação pretende, ainda, não gerar novas despesas para o orçamento municipal, cobrindo os custos de montagem de um sistema de gerenciamento e controle via tarifas públicas – a exemplo de todos os lugares onde existem E.R.s -. Ainda como objetivo complementar, o presente Projeto pretende que se disponibilize como consequência deste sistema, algum nível de recursos orçamentários que possibilitem, num primeiro momento, a melhoria das condições de indicações e controle do trânsito na sede do município.

D2 – DO SISTEMA DE GESTÃO E CONTROLE

D2.1 – DA GESTÃO – Independente do sistema de CONTROLE (manual, automatizado, informatizado amplo) que venha a ser adotado para o E.R., há ao menos três vias básicas de gestão do sistema a serem consideradas:



D2.1.1 – PÚBLICA – Toda o gerenciamento, desde o planejamento, passando pela normatização, fiscalização, fixação de tarifas, gestão financeira, etc., ficariam a cargo exclusivo do Poder Público;

D2.1.2 – PRIVADA – Todas as atividades acima – exceto as de cunho legislativo – ficariam a cargo exclusivo da iniciativa privada, via concessão onerosa;

D2.1.3 – MISTA – As atividades gerenciais (planejamento, normatização, fiscalização, gestão financeira, fixação de tarifas e demais, seriam compartilhadas entre o Poder Público e a iniciativa privada (via concessão onerosa).

Sendo o Projeto guiado rigidamente pelos 5 princípios básicos da Administração Pública, e muito especialmente pela TRANSPARÊNCIA, dever-se-á optar pela GESTÃO MISTA, com integração “online” (tempo real) de todos os dados envolvidos na gestão, delineando-se, no entanto, os diferentes papéis administrativos que seriam assumidos pela unidade pública da gestão e aqueles que seriam assumidos exclusivamente pela iniciativa privada.

O órgão municipal responsável pelo gerenciamento será a Secretaria de Segurança Pública, Trânsito e Tecnologia.

D2.2 – DO CONTROLE – Em diferentes cidades existem diferentes formas de CONTROLE do sistema de E.R., que vão desde o mais rudimentar feito via talonário até o mais sofisticado, digitalizado, informatizado e usando os mais atuais recursos eletrônicos (como aplicativos para dispositivos móveis de comunicação).

Neste quesito, face às necessidades de interação online de dados entre o Poder Público e uma eventual concessionária, é inquestionável a necessidade de uso de sistema de controle o mais atual possível dentro dos recursos tecnológicos disponíveis para o objeto desse Projeto.

Só um sistema deste porte permitirá ao Poder Público a fiscalização e coparticipação no controle, em tempo real, da mesma forma que oferecerá o máximo de TRANSPARÊNCIA à comunidade interessada em dela usufruir.

D3 – DA ÁREA DE IMPLANTAÇÃO

D3.1 – DA ÁREA ALVO (AA) e ÁREA BASE (AB) – Observações da região central da cidade, revelam imediatamente a delimitação de pelo menos duas áreas bem distintas quanto à pressão de busca por vagas de estacionamento.

A primeira delas (A) é um quadrilátero imaginário (no Gráfico 1, em anexo, delineado em amarelo) delimitado pelas ruas Adail de Oliveira, Coronel Gereto, Tiradentes e 13 de Maio. A segunda (B), pelo quadrilátero também imaginário (no Gráfico 1, em azul) delimitado pelas ruas 7 de Setembro, Pereira Landim, Dr. Teixeira e Paulino Carlos.

A AA (A) indiscutivelmente é a prioritária para a reimplantação do E.R. Para efeito de uma área complementar, ou de expansão, AB (B) não só acomodaria, possivelmente, todas as necessidades de um ER no centro da cidade, como também possibilitaria cobrir custos de uma concessionária.



de Referência, quando da elaboração do Edital para a devida licitação de uma concessionária.

D3.2 – DOS QUARTEIRÕES – A partir do Gráfico 1, e tomando-se por hipótese um E.R. que ocupasse toda a área **AB**, constata-se que nesta disponibilizamos de **97 QUARTEIRÕES**. Da mesma forma, na área **AA** disponibilizamos **49 QUARTEIRÕES**.

D3.3 – DAS VAGAS DISPONÍVEIS – Consultando municípios já com tradição em E.R.s, pudemos constatar que adotam para efeito de quantificações uma **MÉDIA de 10 vagas disponíveis/quarteirão** para veículos de 4 a rodas até o porte de vans.

A partir deste dado fizemos uma análise preliminar em 10 quarteirões interiores à nossa área **AA**. Encontramos um **valor médio de 12 vagas/quarteirão**. Avaliamos também para motos e constatamos ser possível disponibilizar-se **6 vagas/quarteirão** para estes veículos.

No cálculo da média de vagas/quarteirão já estão separadas eventuais entradas domiciliares de veículos (rampas), rampas para acessibilidade, “áreas brancas” (especiais para estacionamentos também especiais, tais como defronte a bancos, unidades de saúde, farmácias, etc.), vagas especiais para idosos, portadores de necessidades especiais e gestantes.

Diante destes dados, podemos agora quantificar a disponibilidade de vagas dentro das duas áreas consideradas no Gráfico 1.

Para efeito de um cálculo de mínimo de vagas disponíveis consideraremos dentro de uma margem de segurança, **10 vagas/quarteirão** para veículos de 4 rodas (até dimensão máxima de vans) e **5 vagas/quarteirão** para veículos de 2 rodas (motocicletas).

VAGAS NA ÁREA AA –

Veículos de 4 rodas (porte máximo de vans) = **490** vagas

Motocicletas = **245** vagas

VAGAS NA ÁREA AB -

Veículos de 4 rodas (porte máximo de vans) = **970** vagas

Motocicletas = **485** vagas

D3.4 – DA VIABILIDADE ECONÔMICA – Com base em dados já levantados junto a empresas especializadas em E.R., a partir de 500 vagas há viabilidade econômica, ainda que com baixo resultado operacional para



eventual concessionária. Consideram que m E.R. com 800 vagas já oferece viabilidade de instalação e lucratividade aceitável.

Observando-se os números apresentados acima, há viabilidade de implantação tanto na área **AA** como na **AB** (esta com maior eficiência) desde que o estacionamento para motos também seja cobrado em equivalência a pelo menos 1/5 do valor da tarifa de um veículo de 4 rodas.

D4 – DA TARIFAÇÃO

D4.1 – DO INTERVALO DE VALORES – Um dos problemas técnicos para implementação de E.R. é, sem dúvida, a tarifação.

Se os valores forem elevados demais, há o risco dos usuários “fugirem” do sistema e a baixa taxa de ocupação inviabiliza-lo.

Ao contrário, se forem valores abaixo do necessário para cobertura de custos, o sistema também poderá ser inviabilizado por baixa arrecadação, ainda que com alta taxa de ocupação.

Encontrar o ponto de equilíbrio não é fácil.

Verificou-se, através de análise de dados de cidades da região, que há que haver uma certa correspondência entre o valor da tarifa/hora e a renda per capita média no município.

Desta análise apurou-se que Ibitinga pode ter, hoje, um valor tarifário JUSTO e SUPORTÁVEL pelo contribuinte, entre R\$ 1,50 a R\$ 2,00/hora.

O valor aplicável para a reinstalação deverá ser precedido por um planejamento e análise técnicos, elaborados por eventual concessionária e submetido ao aprovo do gestor público.

D4.2 – DA FIXAÇÃO DE VALORES – Após a contratação de uma concessionária e de efetuada a análise técnica para definição do **VALOR TARIFÁRIO JUSTO**, a Administração Executiva do Município, aprovará e legalizará este valor, através de Decreto próprio, respeitados os limites dessas diretrizes.

D4.3 – DA TARIFA DIFERENCIADA – Havendo acordo entre o gestor público e o privado e interesse por parte de ambos, o sistema de E.R. de Ibitinga poderá adotar o critério de “tarifa diferenciada”, com valor maior para setor(es) de alta demanda e menor para o(s) de menor demanda. Este modelo já é usado na cidade do Porto, Portugal.



D4.4 – DO TEMPO DE USO E TARIFA DE PÓS OCUPAÇÃO - A regulamentação legal do sistema de E.R. de Ibitinga definirá como tempo mínimo para tarifação do uso de 0,30 minutos (meia hora) e tempo máximo de 2,00 hs. Para tanto, a legislação atual deverá ser adequada, preferencialmente sendo substituída.

Findo o horário de ocupação, o usuário deverá retirar seu veículo da vaga, sem o que estará sujeito à TARIFA DE PÓS OCUPAÇÃO que será equivalente a dez vezes o valor da tarifa da hora normal de uso. Caso não regularize este pagamento no prazo de 24 horas, estará sujeito a aplicação da multa prevista no Código de Trânsito Brasileiro.

D5 – DAS REFERÊNCIAS BÁSICAS DE VIABILIDADE

D5.1- DO TEMPO DE OCUPAÇÃO – O E.R. deverá estar à disposição da comunidade, durante a semana (segunda a sexta) das 8,30hs às 17,30h, num total de **9 horas diárias**. Aos sábados, a disponibilidade deverá ser das 7,30 hs até as 13,30 hs, num total de **6 horas**.

Assim sendo, o sistema disporá à concessionária **51 horas operacionais por semana**.

Baseando-se na média anual de 4,2 semanas/mês, tem-se que serão disponibilizadas à concessionária, no mínimo **214 hs/vagas/mês**.

D5.2 – VALORES MÍNIMOS – Para efeito de elaboração de um Projeto de Viabilidade da instalação, a Prefeitura estará oferecendo aos licitantes à concessão um número mínimo de vagas (para carros e motos) bem como um valor mínimo de tarifa, conforme já citados acima e que serão:

Vagas para carros (até vans) = **490/hora**

Vagas para motos = **245/hora**

Horas médias mensais = **214 hs/vagas/mês**
de ocupação/vaga

Valor mínimo tarifa carros = **R\$ 1,50/hora**

Valor mínimo tarifa motos = **R\$ 0,30/hora**

FATURAMENTO MENSAL VAGAS DE CARROS

Nº de vagas X horas mensais X tarifa hora =

490 X 214 X 1,50 = R\$ 157.290, 00



FATURAMENTO MENSAL VAGAS DE MOTOS

Nº de vagas X horas mensais X tarifa hora =

245 X 214 X 0,30= R\$ 15.729, 00

FATURAMENTO MENSAL TOTAL = R\$ 173.019,00

Considerando-se a taxa de ocupação de referência de 70%, prevê-se para a área proposta como mínima (**AA**) um faturamento mínimo médio mensal de **R\$ 121.113,00**

Conforme especialistas ouvidos, este valor viabiliza a instalação de um E.R. no centro de Ibitinga.

Para efeito de elaboração do Projeto Básico que servirá de suporte ao Termo de Referência da licitação a ser realizada, dever-se-á considerar o **FATURAMENTO MÉDIO** entre este mínimo definido para a **AA** e o **FATURAMENTO MÁXIMO** que seria possível considerando-se como área do E.R. a **AB**.

D6 – DAS CONTRAPARTIDAS PELA CONCESSÃO

D6.1 – DA CONTRAPARTIDA PECUNIÁRIA DIRETA – A contrapartida pecuniária direta aos cofres do Poder Executivo Municipal será fixada, como um valor mínimo admissível, determinado no Edital de licitação e que seja correspondente a 10% (dez por cento) do valor do faturamento médio constante no Projeto Básico e englobando as áreas **AA** e **AB**.

Para efeito licitatório, será declarado vencedora a proposta que ofereça o **MAIOR VALOR ABSOLUTO** acima deste mínimo.

O Edital fixará a forma, datas e índices para correções deste valor inicial de repasse a ser feito pela concessionária à Prefeitura, mensalmente.

D6.2 – DAS CONTRAPARTIDAS INDIRETAS – Além da contrapartida pecuniária, a concessionária deverá ainda comprometer-se junto à contratante (Prefeitura Municipal) por todas as demandas relacionadas à indicação e equipamentos, para controle e informação do trânsito na área do E.R., tais como sinalização de solo, sinalização vertical, semáforos, estruturas de acessibilidade, etc., conforme exigências que serão detalhadas no Edital da licitação.



2 – DOS DISPOSITIVOS LEGAIS

L1 – DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

A replantação do E.R. em Ibitinga se ampara nos seguintes dispositivos legais:

L1.1 – CONSTITUIÇÃO FEDERAL – Art. 30 – DA COMPETÊNCIA DO MUNICÍPIO.

L1.2 – CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO - Art. 24 do CTB - Lei 9503/97 – inciso X – competência do Município para implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias.

L1.3 – CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO - Art. 181 do CTB - Lei 9503/97 – inciso XVII – estacionar em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização (placa - Estacionamento Regulamentado): (Vide Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência) - Infração - leve; Infração - grave; (Redação dada pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência); Penalidade - multa; Medida administrativa - remoção do veículo.

L1.4 – LEGISLAÇÃO MUNICIPAL – Encontra-se em vigor a Lei Municipal nº 3207 de 15 de abril de 2009 que instituiu áreas especiais para estacionamento por tempo determinado.

L2 – DA ATUALIZAÇÃO LEGAL (LEI) - É recomendável que seja editada uma nova Lei, com as atualizações necessárias para atendimento ao novo formato de sistema de E.R. pretendido, bem como adequação de tempo limite de ocupação, da autorização legislativa à concessão dos serviços, da possível necessidade de adequação da multa em caso de descumprimento como instrumento de coação ADMINISTRATIVA municipal e não de TRÂNSITO e a previsão de edição de Decreto regulamentador desta nova Lei.

L3 – DA REGULAMENTAÇÃO (DECRETO) – Após edição de nova Lei autorizadora à replantação do sistema de E.R. em Ibitinga, o Executivo editará Decreto próprio para regulamentação desta Lei, precedendo o Processo Licitatório para efetivação de Concessão Onerosa, o qual deverá contemplar, basicamente, as seguintes diretrizes: 1) licitação para outorga da concessão onerosa para exploração do E.R.; 2) definição mínima da área de implantação (conforme estas diretrizes); 3) da remuneração pela concessão (proposta deverá ser de valor fixo mensal, reajustável semestralmente com



base em verificação da arrecadação e inflação); 4) do planejamento da área a ser ocupada; 5) do sistema físico de automação e controle do E.R. tanto pela gestão pública quanto pela privada; 6) do tipo de sistema a ser utilizado (digital) na automação e controle; 7) do prazo de concessão (5 anos, prorrogáveis por mais 5); 8) do destino dos equipamentos pós concessão; 9) das vagas não oneradas (idosos, portadores de necessidades especiais, destinadas a atendimento de saúde); 8) da cobrança diferenciada para equipamentos de coleta de entulhos; 9) das vagas ocupadas emergencialmente por veículos da administração pública; 10) da faixa de tarifas para veículos de 2 ou 4 rodas; 11) do tempo mínimo e máximo de uso das vagas; 12) do horário de funcionamento do E.R. e dias de operação; 13) dos prazos de regularização na pós-ocupação advertida; 14) dos valores de pós-ocupação; 15) da multa por descumprimento das normas da Lei e do Decreto (multa municipal ou com base no CTB); 15) dos deveres da concessionária quanto à estrutura e conservação da área concedida; 16) do planejamento e adequação da área a ser destinada ao E.R.; 17) do detalhamento do Termo de Outorga; 18) dos papéis e funções de cada parte integrante da Gestão Mista do E.R.; 19) da fiscalização ao sistema de E.R. (forma e execução); 20) do requerimento para uso diferenciado por prazo determinado em condições especiais, a ser requerido ao setor de trânsito, com antecedência mínima de 5 dias; 21) das penalidades por uso irregular das vagas; 22) das vedações de estacionamento no sistema de E.R.; 23) das isenções legais para estacionamento no E.R.

L4 – DA TRANSPARÊNCIA E COMUNICAÇÃO SOCIAL – Todas as ações a serem desenvolvidas nesta reimplantação serão RIGOROSAMENTE regidas pelos princípios da Administração Pública inscritos na Constituição Federal (art. 37, principalmente).

Em especial serão obedecidos os preceitos inscritos na Lei nº 12.527/2011 (Lei de Acesso à Informação). Será dada toda TRANSPARÊNCIA a cada ação, bem como a todas as informações e dados que envolverão o processo, desde o instante de elaboração, análise e aprovação destas diretrizes, até o mais íntimo dos dados que serão gerados durante o processo de execução do projeto, sua gestão, resultados, etc.

Da mesma forma, a Comunicação Social de todas as ações correlatas a este projeto de reimplantação, obedecerão aos mesmos princípios



constitucionais da Administração Pública de forma rigorosa, especialmente no que diz respeito à legalidade e à impessoalidade.

A comunicação pública será direcionada exclusivamente para o interesse público, com vistas a informar, esclarecer, orientar e educar a comunidade para um uso adequado do bem comum (vias públicas), desvinculando-se totalmente de qualquer viés publicitário da administração, ao menos enquanto feita com recursos públicos.



3 – DO CRONOGRAMA

C1 – DO CRONOGRAMA GERAL

| | Semana 1 | Semana 2 | Semana 3 | Semana 4 |
|-----------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Março | COMUTRAM | Aud. Pública | Câmara - Edital | Decreto - Edital |
| Abril | Início Licitação | Licitação | Licitação | Licitação |
| Mai | Licitação | Licitação | Licitação | Licitação |
| Junho | Licitação | Licitação | Licitação | Homologação |
| Julho | Implantação - C.S. | Implantação - C.S. | Implantação - C.S. | Implantação - C.S. |
| Agosto | Implantação - C.S. | Implantação - C.S. | Implantação - C.S. | Implantação - C.S. |
| Setembro | INICIO - Testes | INICIO - Testes | INÍCIO - Testes | INICIO - Testes |

C2 – DO CRONOGRAMA DE TRANSPARÊNCIA

As duas primeiras semanas de março serão dedicadas a ações de TRANSPARÊNCIA, inicialmente junto ao COMUTRAM (Conselho Municipal de Trânsito) e em seguida junto à comunidade através de uma Audiência Pública a ser agendada durante a reunião do COMUTRAM no dia 07/março/2019.

C3 – DO CRONOGRAMA LEGISLATIVO

Na segunda semana de março, enquanto se prepara a Audiência Pública, será encaminhado à Câmara Municipal o Projeto de Lei de reinstalação do E.R., com solicitação de tramitação em Urgência Especial, para que possa ocorrer a votação na terceira semana com publicação no final desta, ocorrendo aprovação.

Enquanto isto estará sendo preparado o Decreto regulamentador para que, na semana seguinte à votação na Câmara, sendo aprovada a Lei, seja dada publicidade ao Decreto.

C4 – DO CRONOGRAMA LICITATÓRIO

Enquanto houver tramitação na Câmara e (em sendo aprovado o Projeto de Lei) for dada publicidade da Lei e do Decreto regulamentador, uma Comissão determinada pela Chefia do Executivo deverá estar elaborando o Edital que regerá o processo licitatório com vistas à contratação de uma empresa concessionária.



As semanas de abril, maio e junho serão dedicadas a todo o processo licitatório desde a abertura com publicidade do Edital até a final Homologação e publicação.

Homologada a vencedora, esta terá um prazo de 8 semanas (julho e agosto) para implantação dos equipamentos necessários para a operação do E.R.

Findo este prazo, a concessionária terá um mês (4 semanas – em setembro) para início de funcionamento e testes do sistema.

C5 – DO CRONOGRAMA DE COMUNICAÇÃO SOCIAL – Durante todo o cronograma de ações para reimplantação do sistema de E.R. em Ibitinga, a Secretaria de Comunicação Social da Prefeitura acompanhará o desenrolar do Projeto e a cada ação dará conhecimento à comunidade – através dos recursos midiáticos que dispõe – de cada etapa que estiver sendo cumprida.

Este trabalho será ampliado e aprofundado durante o período de implantação do sistema operacional e durante todo o mês inicial de funcionamento, sempre orientando a comunidade para o uso do espaço público de forma adequada, através do sistema de E.R.



4 – TERMO DE CONCORDÂNCIA

000020

Ao encerramento da reunião extraordinária de 07/março/2019 do COMUTRAN, as autoridades representativas dos setores da Administração Executiva e Legislativa diretamente ligadas ao projeto de reimplantação [Chefia do Executivo, Presidência da Mesa Diretiva da Câmara Municipal, Secretário de Trânsito e Presidente do COMUTRAN), produzirão um termo conjunto de CONCORDÂNCIA com as presentes diretrizes, com as devidas sugestões apresentadas pelo COMUTRAN, termo este que norteará todo o processo subsequente de reimplantação do E.R., tanto nos aspectos administrativos quanto legislativos.

Este documento será apresentado à Audiência Pública para Referendo e, juntamente com este Plano de Diretrizes comporá o Anexo ao Projeto de Lei que autorizará o Executivo na reimplantação pretendida.

Ibitinga, 07 de Março de 2019.





PREFEITURA DA ESTÂNCIA TURÍSTICA DE
IBITINGA

000021

LEI Nº 3.207, DE 15 DE ABRIL DE 2009.

Institui áreas especiais para estacionamento por tempo limitado e dá outras providências.

O PREFEITO MUNICIPAL DA ESTÂNCIA TURÍSTICA DE IBITINGA, Estado de São Paulo, em conformidade com a Lei Orgânica do Município, e nos termos da Resolução nº 3.356/09, da Câmara Municipal, promulga a seguinte Lei:

Artigo 1º - Conforme Lei Federal nº 9.503/97, em seu Art. 24, fica a Prefeitura Municipal autorizada a instituir nas vias e logradouros públicos do Município de Ibitinga, áreas especiais para o estacionamento rotativo de veículos automotores, denominadas "Zona Azul", com horários delimitados, sujeitos ao pagamento de tarifa.

Parágrafo Único: As normas para as referidas vagas deverão ser regulamentadas através de Decreto.

Artigo 2º - O prazo máximo de estacionamento na mesma vaga será de 3 (três) horas, objetivando a ocupação e rotatividade do Sistema.

Artigo 3º - Fica o Executivo Municipal, em conformidade com a Lei Federal nº 9.503/97, autorizado a outorgar, mediante licitação de concessão de serviço público para controle do estacionamento rotativo de veículos.

Artigo 4º - O prazo da concessão deverá ser fixado no edital de concorrência pública, com base na Lei Federal nº 8.987/95.

Artigo 5º - Ficar sob a responsabilidade da concessionária, o ônus total da implantação e manutenção de sinalização vertical e horizontal, na área delimitada ao sistema de estacionamento rotativo de veículos "Zona Azul", sem quaisquer ônus ao Município.

Artigo 6º - Ao Poder Público Municipal e a concessionária não caberá qualquer responsabilidade por acidentes, danos,

www.ibitinga.sp.gov.br
prefeitura@ibitinga.sp.gov.br
Fone 16.3352.7000
Fax 16.3352.7001

Prefeitura Municipal
Rua Miguel Landim, 333
IBITINGA - SÃO PAULO
CP 51 - CEP 14940-000
CNPJ 45.321.460/0001-50

A Capital Nacional do Bordado



PREFEITURA DA ESTÂNCIA TURÍSTICA DE
IBITINGA

000022

furtos ou prejuízos de qualquer natureza que os veículos dos usuários venham a sofrer nos locais de estacionamento regulamentado, não sendo exigível da concessionária a manutenção de qualquer tipo de seguro contra esses eventos, por se tratar de via pública.

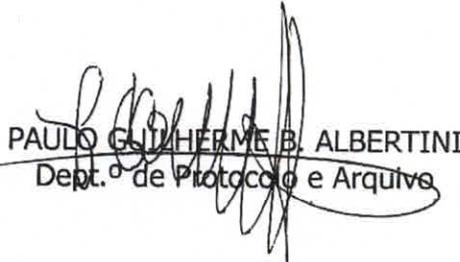
Artigo 7º - A outorga da concessão de que trata a presente lei, não implicará em nenhuma hipótese, na transferência da atividade política e administrativa ou de atribuição de fiscalização do cumprimento da legislação de trânsito, atividades que continuarão a ser exercidas pela autoridade de trânsito, na forma da lei.

Artigo 8º - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias.

Artigo 9º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário em especial as leis 1.921/93, 2.017/95 e 2.223/97.


MARCO ANTÔNIO DA FONSECA
Prefeito Municipal

Registrada e publicada na Secretaria de
Administração de P. M, em 15 de abril de 2009.


PAULO GUILHERME B. ALBERTINI
Dept.º de Protocolo e Arquivo

www.ibitinga.sp.gov.br
prefeitura@ibitinga.sp.gov.br
Fone 16.3352.7000
Fax 16.3352.7001

Prefeitura Municipal
Rua Miguel Landim, 333
IBITINGA - SÃO PAULO
CP 51 - CEP 14940-000
CNPJ 45.321.460/0001-50

A Capital Nacional do Bordado



MATERIA RECEBIDA Nº 589/2024 - Protocolo nº 4031/2024 - recebido em: 03/12/2024, 16:13:39 - Esta é uma cópia do original assinado digitalmente por Cristina Maria Kallil Arantes. Para validar o documento, leia o código QR ou acesse <https://publico.ibitinga.sp.leg.br/online/assinatura> e informe o código 20E8-8633-9C0F-3C09.



000023



ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA – SISTEMA DE ÁREA AZUL
DA ESTÂNCIA TURÍSTICA DE IBITINGA

Ibitinga, 14 de março de 2019.

- Anexos: 1) Lista de presença dos participantes devidamente assinadas;
2) Diretriz para reimplantação de área azul – estacionamento rotativo; e
3) Minuta de Projeto de Lei – Estacionamento rotativo – reimplantação.

Às dezoito horas do dia quatorze do mês de março do ano de dois mil e dezenove, no Auditório da Câmara Municipal da Estância Turística de Ibitinga – Sito a Avenida Dr. Victor Maida, 563, Centro, reuniu-se Autoridades, Secretários Municipais, Diretores Municipais, Imprensa e Munícipes para participarem da Audiência Pública do Sistema de reimplantação da Área Azul.

Audiência presidida pelo Sr. Paulo Alcalá Moreira que iniciou a sessão agradecendo a presença de todos e fazendo uma breve explanação a respeito do objetivo da Audiência Pública.

Ato contínuo fez a distribuição para os presentes de cópias da Diretriz para reimplantação de área azul – estacionamento rotativo e Minuta de Projeto de Lei – Estacionamento rotativo – reimplantação.

Comentou que desde o ano passado a administração vem realizando estudos para a reimplantação do sistema da área azul em Ibitinga, inclusive indo conhecer o funcionamento da área azul de outros municípios.

Informou a todos que a área azul não é mais uma cobrança de imposto e ou tributos, esclareceu que a área azul é a democratização de vagas, para que todo e qualquer cidadão tenha a oportunidade de utilizar o estacionamento público.

Esclareceu que a necessidade da reinstalação da área azul deve-se em razão do crescimento da cidade, consequentemente do comércio local. Comentou que a melhor forma de democratizar esse espaço é com a instalação da área azul.

Esclareceu ainda que o que se pretende, não é o aumento de imposto e sim garantir o direito a todos ao estacionamento nos espaços públicos.



Informou ainda que em 1993 o Prefeito Nicola implantou a primeira área azul em Ibitinga e no decorrer do passar das administrações, esse sistema era retirado e reimplantado conforme o entendimento das administrações.

Informou que a administração está reimplantando de maneira democrática e transparente e com a possibilidade de todos opinar no processo de reimplantação.

Informou que o cidadão Sr. Fernando Racy teve uma contribuição importante durante o processo de reinstalação do sistema da área azul.

Foi apresentado um slide pelo Dr. Cláudio explicando as diretrizes, normas, definições e objetivos da reimplantação do sistema da área azul da Estância Turística de Ibitinga, os quais estão em anexo a esta ATA.

Lembrou novamente que devido ao aumento do comércio no município, existe a necessidade da reinstalação do sistema da área azul, inclusive devido ao crescimento populacional de Ibitinga.

Senhor Fernando Racy complementou e reforçou que o principal motivo da reinstalação da área azul é democratizar o uso do espaço público. Comentou que participou da instalação da primeira área azul de Ibitinga, pois naquela época (1993) havia aos finais de semana a vinda de aproximadamente 300 ônibus.

Dr. Cláudio deu continuidade na apresentação dos slides esclarecendo que os agentes fiscalizadores seriam os Policiais Militares e os Guardas Municipais.

Dr. Cláudio informou que a área azul possui duas áreas de atuação, a primeira foi denominada de área AA (situada na área mais central do município). Informou que nessa área existem aproximadamente 490 vagas de veículos quatro rodas e 240 vagas para motocicletas. Informou que nessa área não será permitido o estacionamento de ônibus, pois esses teriam o estacionamento permitido na segunda área, a qual foi denominada de AB, pois nessa área o fluxo de veículo é um pouco menor do que o trânsito da área AA. Esclareceu que essa área fica ao entorno da área AA. Informou que na área AB existem aproximadamente 970 vagas de estacionamentos para veículos quatro rodas e 485 vagas para motocicletas, entretanto, a empresa vencedora da licitação é quem fará os estudos corretos e decidirá os pormenores dessas áreas para a reimplantação da área azul.

A munícipe senhora Ivete Branco perguntou se na área AB haverá estacionamento para ônibus? Pois esclareceu que até agora, não observou a instalação de bolsões para estacionamento de ônibus. Esclareceu que mesmo com a quantidade de 970 vagas acredita que se não houver bolsões para os ônibus de turismo, irá faltar vagas para estes. Acredita que antes de se pensar na



reinstalação da área azul, deveria se pensar na criação de bolsões de estacionamento para ônibus de turistas.

Dr. Cláudio respondeu que esses bolsões para estacionamentos de ônibus estão sendo discutidos constantemente, inclusive comentou que no ano passado houve uma experiência no feriado de Corpus Christis e deu certo. Esclareceu que a ideia é organizar o estacionamento para facilitar o trânsito para todos.

Dr. Claudio comentou que ônibus estacionados na área AA tomaria várias vagas de estacionamento, ocasionando um transtorno maior aos demais transeuntes.

Senhora Ivete Branco comentou que teme que a área azul atrapalhe a vinda de ônibus no município. Acredita que o ideal seria ter a área azul de segunda a sexta somente, liberando o estacionamento aos sábados. Esclareceu que os turistas mais idosos têm dificuldade em se locomover e se o ônibus estacionar muito longe da área central isso poderá atrapalhar o turismo.

Dr. Cláudio respondeu que a ideia é organizar os estacionamentos para os ônibus e para os demais veículos, facilitando o acesso para todos. Lembrou ainda que existem várias vias situadas dentro da área AA que não comportam o trânsito de ônibus, haja vista, o tamanho dos veículos em relação ao tamanho das vias.

Senhora Ivete Branco comentou que a Polícia Militar só multa e que o município não dispõe de vagas suficientes para carga e descarga, não possui espaço suficiente para os feirantes trabalharem com suas mercadorias. Comentou que os demais membros da associação não estão presentes e que deveriam estar participando desse debate, uma vez que o assunto diz respeito diretamente aos feirantes da feirinha do bordado. Comentou que antes de se pensar em organizar o trânsito da área azul, deveria se organizar a feirinha do bordado da área central.

Sr. Fernando Racy comentou que no primeiro momento seria necessário em se pensar na reinstalação da área azul para depois organizar os estacionamentos para ônibus e os problemas da feirinha do bordado. Comentou que atualmente é impossível permitir o trânsito de trânsito na área AA, uma vez que os ônibus aumentaram de tamanho e as vias situadas dentro dessa área não comportam. Comentou que problemas existirão durante a reimplantação, entretanto, esses problemas terão que ser resolvidos aos poucos, conforme eles forem aparecendo.

Senhora Ivete Branco comentou que em relação da importância da feirinha, a administração deveria pensar com maior carinho para que não ocorra prejuízo aos feirantes e aos turistas. Comentou que irá participar das audiências e reuniões pertinentes a reinstalação da área azul para garantir os direitos da feirinha do bordado. Comentou que Ibitinga é diferenciada dos municípios de Araraquara, Bauru e outros municípios.



Senhor Fernando Racy comentou que o problema da feirinha não é um problema isolado, é apenas uma parte dos problemas de Ibitinga e não o único e maior problema do município. Lembrou também que temos problemas de banheiros para os turistas, dentre outros. Comentou que facilitaria o incentivo de pessoas para carregar as mercadorias dos turistas da feirinha ou da loja de bordados até os respectivos ônibus dos turistas.

Senhora Ivete Branco reafirmou que a área azul seria ideal de segunda a sexta e não aos sábados.

Presidente da Câmara Municipal de Ibitinga José Rocha sugeriu a criação de bolsões para ônibus na praça da concha acústica situada defronte à Prefeitura, uma vez que essa sugestão já foi feita em várias reuniões nos diversos conselhos de Ibitinga. Acredita que essa sugestão desafogaria as vagas de estacionamentos na área central.

Sargento Tomás sugeriu que se crie vagas para embarque e desembarque de turistas nas proximidades da feirinha, além de se pensar na criação de vagas de bolsões para ônibus na praça da concha acústica. Lembrou que temos o problema do trânsito e o problema da feirinha, pois os dois no mesmo espaço conseqüentemente trará prejuízos tanto para o trânsito como para a feirinha.

Senhora Ivete Branco comentou que irá levar ao conhecimento dos demais membros da feirinha tudo que está sendo discutido nessa audiência e quais as conseqüências que esse assunto trará para os feirantes. Afirmou que prejuízos irão ocorrer aos feirantes. Afirmou ainda que o assunto é polêmico e que geralmente tudo que se é discutido em relação à feirinha é feito pelas costas.

Senhor Renan Rabelo comentou que o debate é importante para a reimplantação do sistema da área azul, salientou da importância da discussão e que o assunto está sendo discutido da maneira mais transparente possível e que todos os munícipes, inclusive os feirantes foram convidados para o debate do problema, com o intuito que houvesse o menor impacto possível, principalmente à feirinha e que de maneira nenhuma, assuntos que diz respeito diretamente aos feirantes seriam discutidos sem a participação dos mesmos. Concordou com o Sargento Tomás da necessidade de se criar pontos de embarque e desembarque de ônibus. Lembrou que em muitas esquinas nas vias da área AA existem canaletas grandes que não permitem a passagem de grandes ônibus. Também salientou que as vagas de carga e descarga também necessitam ser replanejadas.

Senhor Fernando Racy salientou que todo o sistema está sendo planejado com toda transparência possível, a exemplo dessa audiência pública e que nada está sendo feito pelas costas de ninguém.



Senhora Ivete Branco comentou que o trânsito para ônibus deve ser repensado na área de Ibitinga.

Sargento Guedes perguntou se as canaletas existentes nas esquinas da área central foram melhoradas, o que foi respondido pelo Dr. Cláudio que sim, porém em razão do tamanho atual dos ônibus, a dificuldade continua.

Dr. Cláudio comentou que tudo que está sendo discutido é para a melhoria tanto da feirinha como do município. Comentou que o intuito é melhorar o trânsito para todos. Comentou ainda que será disponibilizada a ATA dessa audiência para todos os interessados para uma maior transparência.

Dr. Cláudio deu continuidade a explanação dos slides no tocante a reimplantação do sistema da área azul, no que diz respeito as tarifas. Esclareceu que para se chegar ao valor das tarifas, foi utilizado o parâmetro da renda per capita de Ibitinga, passando a palavra ao Senhor Fernando Racy.

Senhor Fernando Racy explicou que a tarifa de estacionamento da área azul foi definida levando em consideração a renda per capita de Ibitinga, chegando a um valor entre R\$ 1,50 a R\$ 2,00. Esclareceu que o tempo mínimo seria de 30 (trinta) minutos. Esclareceu também que a motocicleta também pagaria uma taxa de ocupação do estacionamento conforme o espaço utilizado pela motocicleta proporcionalmente a uma vaga de veículo quatro rodas, ou seja, se um veículo quatro rodas pagaria R\$ 1,50 por meia hora, uma motocicleta pagaria R\$ 0,30.

Dr. Cláudio comentou que dentro da área azul também haverá vagas privativas para deficientes físicos e idosos, entretanto, essas vagas serão cobradas normalmente conforme as taxas de estacionamento que estarão vigentes. Esclareceu que haverá a necessidade de muitas alterações na sinalização horizontal (solo) e vertical (placas).

Dr. Cláudio comentou também que as caçambas existentes na área central que ocupam vagas de estacionamento, pagarão taxas de estacionamentos normalmente.

Senhora Ivete Branco sugeriu para que se aproveite essas alterações que ocorrerá no trânsito para que os responsáveis pelas caçambas melhorem a sinalização das mesmas.

Dr. Claudio comentou que os responsáveis pelas caçambas irão ser orientados para melhorar a sinalização das caçambas.

Senhor Fernando Racy lembrou que todas a diretriz pertinente a reinstalação da área azul poderá ser alterada conforme as necessidades forem surgindo.

Senhor Renan sugeriu para que se pense também no polo gerador de tráfico em geral e não somente nas caçambas.



Dr. Cláudio comentou que toda a revitalização ocorrerá por conta da empresa ganhadora da licitação, ou seja, a administração não terá ônus nenhum. Comentou também que o valor arrecadado pelo sistema será revertido para toda sinalização de trânsito e placas de nomenclatura de logradouros dentro do município de Ibitinga. Comentou que os cartões serão fornecidos através de paquímetros e tudo será digitalizado, pois o sistema é o mais atualizado que existe.

Senhor Fernando Racy explicou que a área azul não funcionará aos domingos, haja vista o trânsito ser muito pequeno na área central. Explicou também a respeito do montante previsto que será arrecadado mensalmente pela área azul e como esse valor será revertido para nosso município.

Senhor Fernando Racy lembrou que os valores arrecadados pelas autuações lavradas no trânsito serão revertidos totalmente para o município.

Senhor Fernando Racy explanou como será efetuada a venda dos cartões de estacionamento, bem como o funcionamento de todo o sistema de cobrança do sistema da área azul.

Senhor Fernando Racy comentou que a taxa de estacionamento não dá direito a ressarcimento de eventuais danos, furtos, roubos, etc. ocorridos com os veículos que se utilizam do sistema da área azul.

Vereadora Aliny perguntou qual o valor da arrecadação por parte da Prefeitura, sendo respondido pelo Dr. Cláudio que seria aproximadamente R\$ 20.000,00 mensais, (10% do valor arrecadado pela empresa vencedora da licitação).

Vereadora Aliny perguntou onde seria investido esses valores, o que foi respondido pelo Dr. Cláudio que serão revertidos exclusivamente para trânsito.

Vereadora Aliny comentou da deficiência do transporte público em nosso município e sugeriu a utilização desse recurso para a melhoria do transporte público, ou até mesmo um subsídio para a melhoria do transporte público coletivo.

Senhor Fernando Racy comentou que atualmente Ibitinga possui um problema de sinalização e sugeriu para que a câmara faça um levantamento para saber quando será feita a nova licitação pra o transporte coletivo e sabendo disso, poderá inserir na LDO uma Lei orçamentário para esse fim (melhoria do transporte coletivo).

Houve uma discussão do assunto por parte da Vereadora Aliny e o Senhor Fernando Racy.



Dr. Cláudio comentou que atualmente existe uma necessidade urgente na sinalização de trânsito na periferia, entretanto num próximo momento poderia se pensar no uso dessa verba para utilização em outros setores do trânsito, tais como o transporte público coletivo.

Senhor Renan comentou que anteriormente a GEPAN havia feito um levantamento onde se apontava onde poderia ser utilizado esses valores destinados para o trânsito.

Dr. Cláudio finalizou a sessão agradecendo a presença de todos e reforçou a participação de todos nesse processo.

E não havendo mais nada a tratar o Presidente da referida sessão encerrou os trabalhos às 20h10.

CLAUDIO ALCALÁ MOREIRA
Presidente

MANUEL GOMES TOMÁS NETO
Secretário

