



FL. Nº
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº
CMSP – NOME DA CPI
Nome - RF

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO

PRESIDENTE: ANTONIO CARLOS RODRIGUES

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA TEMÁTICA

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 07-11-11

OBSERVAÇÕES:

- Grafia(s) não confirmada(s)
- Orador não identificado
- Intervenção, expressão ou palavra ininteligível/inaudível
- Intervenção simultânea ininteligível/inaudível
- Manifestação fora do microfone
- Tumulto
- Suspensão

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) – Declaro aberto os trabalhos da 35ª audiência pública que a Comissão de Finanças e Orçamento da Câmara Municipal de São Paulo realiza no ano de 2011, sendo a 2ª audiência pública temática do Calendário elaborado para discutir o Projeto de Lei 479/11, de autoria do Executivo, que estima receita e fixa despesa no Município de São Paulo para o exercício de 2012.

Está presente o Vereador Milton Leite, na Presidência, e relator da peça orçamentária e da proposta orçamentária de 2012, PL 479/11.

Foi convidado para esta audiência pública o Secretário Municipal de Transporte.

Informo que esta reunião está sendo transmitida pelo Portal da Câmara Municipal de São Paulo no endereço www.camara.sp.gov.br, link Auditórios online.

Registro a presença do ex-Vereador Odilon Guedes, que muito nos honra com sua presença.

Suspenderei a sessão por alguns minutos, até que o Sr. Secretário adentre ao recinto para que possamos dar continuidade aos trabalhos.

Está suspensa a audiência pública.

- Suspensos, os trabalhos são reabertos sob a presidência do Sr. Milton Leite.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) – Está reaberta a sessão. Convido o Sr. Pedro Luiz para que tome assento ao lado do Sr. Secretário, que já se encontra presente.

Nesta audiência pública, indago ao Sr. Secretário se deseja fazer uma breve explanação a respeito da Peça Orçamentária de 2012. O senhor deseja?

Tem a palavra o Sr. Marcelo Cardinale Branco.

O SR. MARCELO CARDINALE BRANCO - Bom dia a todos. Bom dia, Milton Leite, nosso Relator e Presidente. Iniciarei uma breve explanação sobre a natureza das ações que compuseram o nosso Orçamento.

Nós fizemos uma Peça Orçamentária que contempla aqueles três principais pilares

que norteiam o setor de Transportes na cidade de São Paulo. Nós definimos três bases para a Secretaria de Transportes. A primeira é um investimento no transporte público no sentido de aumentar a capacidade do sistema e a velocidade comercial dos coletivos, de tal forma que se tenha mais conforto e agilidade, ofertando, assim, maior número de vagas.

O segundo é a questão da sustentabilidade. Todas as ações da Secretaria tanto na administração do viário, do trânsito, quanto no transporte público, procura, hoje, passar por um comitê que aprove essa determinada ação, do ponto de vista de sustentabilidade.

A terceira é questão da redução dos acidentes e a disponibilização do viário para as pessoas em detrimento da clássica utilização pelos veículos. Nesse item estão incluídos, como exemplo, o Programa do Pedestre, a ciclofaixa, a ciclovia e a ciclorrota, que temos procurado implantar através dos estudos da CET e de outros parceiros, das ONGs e da iniciativa privada.

Basicamente, cada uma das ações está subordinada a um desses três pilares ou, preferencialmente, em mais de um deles.

Então, quando falamos, por exemplo, de uma substituição de veículos no transporte público, nós estamos procurando substituí-los, mas também procuramos a utilização de combustíveis de origem não fóssil, os renováveis. Então, teremos, eventualmente, a substituição de um veículo normal por outro maior, articulado, e utilizando biodiesel, álcool ou retomando o Programa dos Trólebus.

Nessa mesma linha, quando se faz a reestruturação de um corredor de ônibus, também será dentro dessa mesma lógica. Quando se fizer isso, reestruturar também a utilização de combustível, de energia e priorizar a travessia do pedestre. Nós fizemos o treinamento dos motoristas de ônibus, no sentido de respeitar esses três pilares da administração.

Após essas breves palavras, convido a Rosa para retomar os itens que compõem o nosso Orçamento. Depois, eventualmente, poderemos abrir para as questões.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) – Peço a Sra. Rosa que tome assento à Mesa para que possamos ouvi-la.

A SRA. ROSA MARIA SARASANO – Bom dia a todos. Faço parte da Assessoria Econômico-Financeira da Secretaria de Transportes.

A nossa proposta de Orçamento, como o Secretário mencionou, está baseada em ações de economia sustentável, reeducação de emissões de poluentes e melhoria da mobilidade urbana.

A Secretaria, com o Orçamento deste exercício, pretende dar continuidade aos programas que já estão sendo direcionados ao transporte e ao trânsito, nesse Plano Plurianual de 2010 a 2013, para o cumprimento das metas.

Na Secretaria de Transportes temos, no total do Orçamento, 1,180,581 bilhão de reais para o gabinete e mais 832,561,746 milhões de reais para o Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito. Nessa distribuição de recursos está sendo destacado, para a gestão de transportes, 390,925 milhões de reais. Considerando os investimentos mais o valor destinado à gestão temos um total; para os transportes, porque a Secretaria estará dando continuidade aos programas; de 1,252,392 bilhão de reais. E para o Fundo Municipal de Trânsito, no caso a CET, que estará dando continuidade aos programas, 832,561 milhões de reais.

O próprio gabinete se encarregará das obras do ProCentro, dando continuidade à implantação de dutos na região Central, isso já foi licitado e contratado para execução. Também temos a parte de repasse dos recursos de multas num percentual de 5% que vai para o Funset, para a União, e mais 3% repassados para o Estado, multas que são emitidas pela Polícia Militar por conta do convênio firmado. Temos, também, a parte administrativa nos contratos da Prodam e da Prodesp; registro dessas multas, cadastramento e processamento das mesmas.

Quanto aos investimentos, então, a Secretária irá dar destaque na parte de

corredores e terminais, que a São Paulo Transportes é responsável, e na parte de trânsito, a parte de sinalização horizontal, vertical, mais a parte do Fundurb também, porque estamos utilizando recursos do Fundo de Desenvolvimento Urbano para substituição de controladores eletromecânicos por eletrônicos. Tudo isso visa à parte sustentável, que seria substituição de lâmpadas de equipamentos de sinalização por LED, parte de ações de economia sustentável, a substituição dos controladores. Então, mecânicos dos semáforos por eletroeletrônicos, a redução de emissões por meio da inspeção veicular do transporte coletivo, que continua sendo feita, modernização do sistema trólebus, que a Secretaria está reassumindo, a Eletropaulo passou para a Secretaria. Melhoria da mobilidade, ações com transporte, eficiência no trânsito e a integração metropolitana.

Este é o resumo do orçamento da Secretaria.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) – Feita esse parecer, passo a fazer algumas indagações.

Secretário, na inicial, o senhor falou do Fundo de Mobilidade Urbana. E fiquei um tanto preocupado com mobilidade urbana. A Câmara Municipal, no orçamento de 2011, disponibilizou 15 milhões no Fundo Municipal de Trânsito justamente para isso, para atualização do Plano Municipal de Mobilidade. Esse dinheiro foi empenhado, mas nada foi realizado. Queria saber o que houve com esse recurso e, em toda oportunidade que algum dos seus assessores puder responder, peço que V.Exa. indique qual, porque nem sempre V.Exa. tem todos os elementos em mãos. Normalmente só eles têm todos os dados técnicos em mãos. Ou o Pedro, ou o Alexandre ou a Rosa já podem usar o microfone. Basta declinar o nome. A questão é formulada à Secretaria. Basta que um dos representantes a respondam.

A primeira formulação é com relação a esses 15 milhões. Por que nada foi empenhado até hoje, não foi feito nada, atualização do plano.

O SR. SECRETÁRIO – Vereador, gostaria que o Pedro respondesse a essas questões orçamentárias, mas, particularmente quanto a essa, queria fazer uma colocação.

Em primeiro lugar, é de extrema importância essa questão do Plano de Transporte na cidade de São Paulo. Achamos que devemos fazer um plano integrado entre o município e o Estado. Por quê? Porque as questões de mobilidade em São Paulo têm de ser vistas em um padrão superior àquilo que o Município pode responder à sociedade. Portanto, tem de ser um plano único, com as atribuições muito bem definidas entre município e Estado.

Dentro dessa ótica, atuamos em um Comitê chamado CDTI, comitê integrado entre a Secretaria de Transportes Metropolitana e a Secretaria de Transporte Municipal no sentido de juntar as ações em um plano maior, que contemplem toda a população da cidade de São Paulo, naturalmente com as suas interfaces com a região metropolitana.

Este ano, aproximamos as duas Secretarias por meio do CDTI. Definimos algumas ações que permeiam não só a Secretaria de Transportes, mas também a região metropolitana, como, por exemplo, e o senhor acompanhou, a decisão de levar o metrô até o Jardim Ângela. Foi uma das ações delineadas nesse Comitê. Então, temos feito esse acompanhamento com o Comitê.

A Secretaria de Transporte Metropolitanano está agora no processo de contratação de uma nova fase do PITU – Plano Integrado de Transporte Urbano. Então, internamente à Secretaria de Transporte, temos feito uma delimitação desse plano, que deve ser em conjunto com a Secretaria Estadual, mas internamente temos de fazer a nossa lição de casa. Temos feito esse plano com as diretrizes que imaginamos adequadas para incluir nesse plano maior, e devemos fazer contratações complementares para que nos cerquemos de informações e possamos, portanto, ter um plano mais robusto do que poderíamos fazer só no âmbito da Secretaria Municipal.

Então, eu diria que esse plano é muito importante. Nós faremos o plano, não só o internamente à Secretaria de Transportes do Município, mas também com a Secretaria do Estado, e não gastamos esse recurso porque fizemos essa primeira etapa da nossa lição de casa, juntar as ideias e os conceitos com o Governo do Estado, fazer um desenho do plano

internamente à Secretaria. Devemos fazer uma primeira contratação complementar de algumas informações regionais que estão nos faltando e, tão logo isso seja feito, vamos caminhar com esse plano maior e de âmbito completo da Secretaria e da cidade de São Paulo.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) – Sr. Secretário, o recurso para 2012 não foi pleiteado. Pergunto se é necessário.

O SR. SECRETÁRIO - Nós não temos exatamente o montante que necessitaríamos para 2012. O que estamos fazendo? Temos rubrica de administração da Secretaria e de projeto e estamos imaginando nelas contemplar a contratação desses planos complementares. Mas acredito que não seja no montante de 15 milhões, mas sim de um recurso significativamente menor do que esse valor.

P – Faço essa indagação porque normalmente há muito mais recurso no Fundo do que na própria Secretaria. Os recursos da Secretaria são mais espremidos. Daí a sugestão da Câmara Municipal de que se utilizasse o dinheiro do fundo, que tem muito mais fôlego financeiro para investimento. Até por uma questão de posicionamento financeiro, entendo que os recursos, a Câmara Municipal entende que esses recursos poderiam ser, como se trata de atualização, não poderiam ser empregados nessa futura contratação via fundos. Essa é a dúvida. Quero saber se não podemos acordar que disponibilizemos recursos para atualização desses projetos do fundo. Sobrariam mais recursos na Secretaria. V.Exa. concorda com isso, Secretário?

O SR. SECRETÁRIO – Concordo. É pertinente.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite)- Então, vamos dar prosseguimento. Antes, quero registrar a presença do nobre Vereador Donato, a quem cumprimento neste momento, membro da comissão de Finanças e Orçamento, que participará desta audiência.

Nobre Vereador Donato, o Secretário fez uma breve explanação, com a sua assessoria, e eu estou nas primeiras indagações ao Sr. Secretário.

Sr. Secretário, outro item que nos chama atenção: na mesma linha que estamos

falando, o senhor mencionou melhoria de qualidade ambiental. Vamos falar sobre a inspeção veicular do transporte coletivo. Para 2012, temos 380 mil reais. Pergunto se esse dinheiro é suficiente. Como vamos fazer com os recursos e como será a inspeção veicular do transporte coletivo. Ainda temos alguns ônibus “cuspindo fumaça”, o que nos incomoda bastante. Claro que há veículos não poluentes, mas temos um saldo de frota que, seguramente, não está passando pela inspeção veicular.

O SR. SECRETÁRIO – Vereador, ampliamos a inspeção veicular desses veículos em 2011. Temos a obrigatoriedade de, duas vezes ao ano, fazer a inspeção de todos os veículos. Fizemos isso ao longo de 2011. Aumentamos essa inspeção por conta de outras inspeções momentâneas.

Esse valor de 380 mil é suficiente para manutenção do sistema de inspeção. Seria adequado se tivéssemos também uma arrecadação no Fundo maior do que a prevista. Gostaríamos de ampliar os equipamentos desse laboratório de inspeção. Mas o recurso previsto é suficiente para manter o serviço tal qual foi feito em 2011.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) – Secretário, chamou a nossa atenção a rubrica de gerenciamento de transporte. Em 2011, V.Exa. tinha 355.500. Em 2012, 390.925. Houve um acréscimo de 10%. A execução orçamentária tem se comportado de maneira correta, dentro do projeto de lei orçamentária para 2011. Esse dinheiro, esse acréscimo de 10% é calcado em que? Aumento no programa? Não houve melhoria? Há demanda no gerenciamento de transporte? É que uma das poucas rubricas que subiram especificamente, principalmente numa pasta que já vem apresentando comportamento instável na manutenção dos recursos orçamentários.

Então, faço duas perguntas ao mesmo tempo, por exemplo, no item que trata do transporte de pessoas portadoras de necessidades especiais, em 2011, em projeto de lei, saiu da Câmara o Orçamento aprovado de 45,380 milhões e a execução está ótima, mas o que não está bom é o Orçamento para 2012, ou seja, 38,119 milhões contra os anteriores 45,380,

menos 16%, aumentamos de um lado, mas nas pessoas portadoras de necessidades especiais foi diminuído. Por isso queria entender um pouco essa lógica, Sr. Secretário.

O SR. PEDRO LUIZ DE BRITTO MACHADO - Bom dia a todos, aos Srs. Vereadores Donato e Milton Leite, a primeira parte – no que tange ao gerenciamento da SPTrans, os 315 contra os 390 – aumento – na verdade é o seguinte, o senhor perguntou para nós se...

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) - Os 355.

O SR. PEDRO LUIZ DE BRITTO MACHADO - Contra os 390.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) - Contra os 390. A execução está a contento.

O SR. PEDRO LUIZ DE BRITTO MACHADO - É, a execução está a contento, mas nesse ano de 2011 estamos solicitando uma suplementação em torno de 58 milhões.

P - Devemos fechar em quanto, então?

R - Devemos fechar em 393,5 nesse ano de 2011.

P - Então, na realidade, é menos.

R - Ele está repetindo. Como o Orçamento é feito a custos de junho, estamos repetindo este ano.

P - Ou seja, o senhor está falando em 393. Mas se eu tenho 390, eu já estou diminuindo algo.

R - Sim, um pouquinho. Três milhões. Foi feito um arredondamento.

P - Na prática foi isso?

R - Isso. Foi feita uma redução com relação a esse ano.

Com relação à Atende, esse ano o Orçamento era de 45 milhões, realizamos 38 milhões. Eram 45, e o senhor está observando que o valor está menor, em 38 milhões. Nesse ponto devo dizer com sinceridade que o senhor tem razão.

Nós atingimos as metas da agenda 2012 com relação ao Atende, mas é um programa especial, e todos têm um carinho muito grande com ele, e se pudéssemos dispor de

todo o dinheiro que temos, gostaríamos de aumentar mais as verbas para ele.

P - Permita-me interromper, o senhor tem o número da Abimam? Sabemos que o número para o Atende é insuficiente. Temos ciência disso. Aqui ninguém vai tapar o sol com a peneira. A pergunta é: qual a demanda que o senhor tem na Secretaria, hoje?

R - Estamos, se não me engano, com 372 carros. São números que tenho de cabeça, mas se eu errar alguém complementa, mas temos uma demanda de pessoas que buscam pelo serviço e se aumentarmos um pouco mais teremos condições de atender.

P - Quantos carros?

R - Trezentos e poucos. Mais vinte e oito carros já conseguiríamos atender.

P - E em orçamentário, quanto? Em recurso?

R - É só fazer uma proporção, vinte oito sobre 372, vezes os 38 milhões, chegaríamos lá, seriam 6 ou 7 milhões.

P - Mais 7 milhões, então. Posso lhe dizer que haverá um comprometimento da Câmara em trabalhar para esses 7 milhões. Se é para atender a demanda do Atende, afinal, não é possível que pessoas necessitadas por conta de sete milhões permaneçam em casa esperando.

O SR. MARCELO CARDINALE BRANCO - Vereador, só complementando a informação do Pedro, já estamos com a programação de incluir dezesseis carros novos já no Atende a partir de janeiro.

Então, o que faltaria seria um diferença de mais uns quinze ou dezesseis carros que daria esse valor.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) - De 6 ou 7 milhões. Então, essa pouca diferença causa um sofrimento à população e uma série de reclamações aqui na Câmara, duvido que haja gabinete ou departamento que não tenha recebido reclamações da sociedade a respeito.

Assim, vamos fazer um esforço um pouco maior pois é uma rubrica importante. É

uma reclamação que não cabe discussão, e sim, o atendimento.

Só para concluir, mais uma pergunta somente e, em seguida, passo ao Vereador Donato que deseja expor suas questões também.

O SR. MARCELO CARDINALE BRANCO - Vereador Milton, só complementando a informação do Atende, e colaborando com o Pedro que é o Relator, nosso desejo é que aumentássemos os serviços para outras pessoas necessitadas, não com as mesmas deficiências – hoje já cobertas pelo serviço do Atende – quer dizer, existe uma demanda de autistas e outras tantas pessoas que gostaríamos de incluir na serviço. Por isso, essa complementação seria muito importante.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) - Perfeito, Sr. Secretário. Nas compensações tarifárias, acho que é o Sr. Pedro quem acompanha, o Orçamento chegou com 660 aqui na Câmara Municipal e saiu com 743. O senhor removeu 122 de uma; 102 da outra; nas estruturais e nas locais, gerando uma diferença de 240.

Pergunto: nas compensações tarifárias o que nos demanda para 2012, considerando que nós não temos, pelas previsões, aumentos de tarifas do transporte coletivo?

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) - Gostaria de entender para onde foram os recursos: 122 nos transportes estruturais, onde o senhor os utilizou? E sobre os locais, os 102 milhões para onde foi esse dinheiro? Onde está sendo utilizado? E também como está sendo paga a diferença, considerando que o valor original era 660.

Se o senhor mandou 660, e e está repetindo o Orçamento, ou seja, temos uma diferença de cerca de 125 milhões que estão fazendo falta – a nosso ver – para 2011.

Pergunto: qual a demanda para as compensações tarifárias ainda de 2011, pois já estamos no final, tanto estrutural quanto local.

O SR. MARCELO CARDINALE BRANCO - Essa é para o Pedro mesmo.

O SR. PEDRO LUIZ DE BRITTO MACHADO - Bom, o ano passado, realmente o

Orçamento foi 743. Foi esse valor. Depois, se o senhor lembrar, o Orçamento do ano passado previa um aumento da tarifa de 660.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PEDRO LUIZ DE BRITTO MACHADO - Foram 600 milhões. Depois foi colocado um *plus*. Os senhores colocaram a mais. Mas o aumento da tarifa foi maior que o esperado.

Na reunião passada, lembro de ter dito 2,90, foi o Prefeito quem disse, depois foi para 3 reais. Aí precisamos do dinheiro e ele saiu da compensação tarifárias e foi para outra dotação; e nos restou 520 milhões.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) - Para outra dotação da própria Secretaria?

O SR. PEDRO LUIZ DE BRITTO MACHADO - Nos restou 520 milhões e esses 520 milhões estão sendo suficientes para tocarmos esse ano. Vai haver uma sobra, não é uma sobra. Não sei se todos sabem, mas quem acompanhamento o Orçamento sabe que mês a mês a gente retira, temos multado as empresas e esse ano estará em torno de 60 milhões por mês. É o que temos atuado as empresas. E temos retirado...

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) - Qual o valor, por mês?

O SR. PEDRO LUIZ DE BRITTO MACHADO - Por ano, desculpe. São 60 milhões por ano. E temos tirado, quando a lei permite, quando falta dinheiro na remuneração, retiramos da conta mútua.

Então, estamos conseguindo suplementar essas retiradas e deixar na conta mútua, que tem outra finalidade.

P - Ou seja, o senhor compensa o serviço com a multa?

R - Não, não é que a gente compensa. Nós atuamos as empresas. Essas empresas que não cumprem horário, etc e tal.

P - Desconta da multa, é isso?

R - Não. Esse dinheiro, é que a multa tem uma finalidade diferente. A multa é uma

conta específica cuja função é investir no próprio transporte.

P - Por isso estou perguntando, achei estranho.

R - Quando falta dinheiro na conta sistema, outrora faltava, retirávamos, é como se fosse empréstimo da conta sistema para conta mútua que é permitido pela lei.

O que fizemos esse ano é que com os 520 milhões, dos 600 milhões, com o congelamento feito, sobrou recursos e pudemos repor para a conta mútua.

P - Ou seja, 600 milhões serão suficientes em 2011?

R - São 660.

P - Em 2011?

R - Em 2011 é suficiente, Sr. Relator.

O SR. DONATO – Relator, o senhor me permite um aparte?

O SR. PEDRO LUIZ DE BRITTO MACHADO - Claro.

O SR. DONATO – O senhor pode ser mais claro para mim? Qual o valor exato, projetado de subsídio, para esse ano?

O SR. PEDRO LUIZ DE BRITTO MACHADO - Para o ano de 2011, serão quinhentos e...

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) - Valor projetado.

O SR. DONATO – Até o fim do ano.

O SR. PEDRO LUIZ DE BRITTO MACHADO - Serão 543 milhões de reais até o fim deste ano, de 2011.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) - Quinhentos e quarenta e três?

O SR. PEDRO LUIZ DE BRITTO MACHADO - Isso.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) - A diferença, de 224 milhões, é exatamente o que o senhor tirou? É isso que o senhor tirou, 743 menos...

O SR. PEDRO LUIZ DE BRITTO MACHADO - A pergunta dele é que no Orçamento estava 743, mas logo no início do ano esse dinheiro saiu da Secretaria, esse

dinheiro nem veio, foi jogado em outra rubrica.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) - Por conta do aumento?

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PEDRO LUIZ DE BRITTO MACHADO - A decisão, na verdade, fez parte de um programa.

O SR. DONATO – Então, foram 543 que o senhor falou para esse ano?

O SR. PEDRO LUIZ DE BRITTO MACHADO - Isso, 543.

O SR. DONATO – E está projetado para o ano que vem 660?

O SR. PEDRO LUIZ DE BRITTO MACHADO - Isso, 660.

O SR. DONATO – A que se deve esse aumento de custos?

O SR. PEDRO LUIZ DE BRITTO MACHADO - É por termos a diferença dos 543 para os 660. É a questão da tarifa. O senhor sabe que fazemos o Orçamento baseados nos valores de junho de cada ano, mas o caso do transporte é uma fonte adicional de recursos. Teoricamente não sabemos hoje qual será o aumento da tarifa. É de se supor que tenhamos o aumento reduzido, ou não tenhamos o aumento de tarifa.

O SR. DONATO – Mas nesse Orçamento o senhor não está prevendo aumento de tarifa?

O SR. PEDRO LUIZ DE BRITTO MACHADO - Não. Nem aumento de tarifa e nem aumento...

O SR. DONATO – É subsídio? E a remuneração que tem de ser reajustada em março.

O SR. PEDRO LUIZ DE BRITTO MACHADO - É agora é maio. Nós mudamos para maio.

O SR. DONATO – É maio.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) - Temos dissídio para as categorias e como vamos fazer para pagar a conta?

O SR. PEDRO LUIZ DE BRITTO MACHADO - Na verdade, nós não temos nem aumento de tarifa e nem o aumento da remuneração dos operadores.

O SR. DONATO – Mas e o aumento de 120 milhões.

O SR. PEDRO LUIZ DE BRITTO MACHADO - Como?

O SR. DONATO - Por que aumenta 120 milhões, então, se não está previsto o aumento dos operadores?

O SR. PEDRO LUIZ DE BRITTO MACHADO - Não, na verdade, nós tivemos também, a própria questão do combustível, estamos usando combustíveis mais sofisticados e o custo específico tem aumentado.

E temos previsto também, e tem a ver com a outra pergunta dele, e a questão da tarifa é meio delicada, consideramos para custos já junho de 2011 e receita de 2011. Só que não sabemos qual é o reajuste da tarifa. Nós imaginamos, se o reajuste for zero, se for uma definição do Prefeito do reajuste zero da tarifa, a gente tem de ter uma folga para poder pagar algum reajuste aos senhores operadores. Só que o reajuste é maio e não é mais março.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) - Tudo bem, mas do jeito que está não teremos mais dinheiro para pagar. Daqui a pouco, corremos o risco de estar sem recursos, mas ouvida a categoria é possível que teremos demanda dos diversos setores.

As informações que nos chegam dos sindicatos dão conta que vão pleitear aumento. E se houver um pleito de aumento, pelo menos a atualização de 5% ou 7% - que é o previsto na pior das hipóteses esse recurso deve ser acrescido. O senhor concorda comigo? Seria a atualização dos valores do ano passado para este ano.

O SR. PEDRO LUIZ DE BRITTO MACHADO - Mas Vereador, depende do aumento da tarifa.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) - Estou falando dos operadores, o custo do sistema, com um dissídio em maio, não teremos recursos.

O SR. MARCELO CARDINALE BRANCO - Vereador, deixe-me fazer duas

observações que acho serem pertinentes.

Primeiro, a questão da diferença de um ano para o outro da compensação tarifária. A base do aumento tarifário é 1º de janeiro. A base de aumento dos operadores era março, agora passou para maio. Então, você tem um ano inteiro de tarifa atualizado contra um pouco mais da metade do ano de pagamento de serviços atualizado.

Assim, no ano onde há tarifa pelo ano todo, você tem um determinado volume para os operadores. No ano seguinte, se você mantiver as mesmas condições de tarifa e de remuneração dos operários, há um acréscimo de pagamento pois você terá mais número de meses com a tarifa já atualizada. Essa é a diferença de um ano para o outro se mantiverem-se as mesmas condições.

O que imaginamos no Orçamento? Que o valor de ajuste da tarifa e o valor dos serviços prestados será na mesma base além dos ganhos de produtividade, quer dizer, esse ano tivemos um ganho de produtividade em torno de 3,5% a 4%.

O que é isso? Os operadores eles ganharam produtividade por conta dessas interferências que temos feito no sistema, aumentar os veículos, repavimentar as vias, tem um grupo da Secretaria que acompanha só a velocidade comercial desses veículos e isso pressupõe um aumento de produtividade. Se você somar o aumento de produtividade com esse ajuste ele pode ficar zerado. O que está sendo previsto é que o aumento de tarifa seja semelhante ao aumento do pagamento do pagamento dos operadores, menos a produtividade. Essa é a base de cálculo que fizemos e acreditamos que os 660, é suficiente para isso. Agora estamos lidando com questões razoavelmente imponderáveis, é uma projeção, mas pode ser realmente como o senhor falou que seja um pouco diferente.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) – Imaginava de 5, 7% de acréscimo, ainda que seja de maio de em diante, os recursos que temos, seria de oito meses para pagar, que é 1º de maio o dissídio.

O SR. MARCELO CARDINALE BRANCO – O que estamos dizendo é o seguinte:

se houver um aumento de 5% ou se seja, no ano ele for 2,5 ou 3%, que você vai ter um aumento de 5% a partir de maio, usando sua hipótese, se tivermos um aumento de produtividade de dois e meio, fica zero a zero. A tarifa e o volume que estamos propondo aqui é suficiente, senão houver esse aumento de produtividade, efetivamente, vai ter 2,5 ou 3%, 3,5.

O SR. DONATO – Por esse raciocínio do Secretário não precisa aumentar o subsídio, Se são 543, esse ano, se vai ter um ganho de eficiência que corresponde mais ou menos que tem de ser corrigido a tarifa, podemos diminuir o subsídio no orçamento.

O SR. MARCELO CARDINALE BRANCO – O que eu disse, é que se houver esse aumento de produtividade o recurso será suficiente, se não houver, realmente precisaria de uma complementação como o nobre Vereador Milton Leite disse. Nós acreditamos que haverá.

O SR. DONATO - Então porque o orçamento está aumentando?

O SR. MARCELO CARDINALE BRANCO – Estamos falando de doze meses e no ano corrente foram oito meses apenas reajustado. Estamos dizendo de uma tarifa de tres reais arrecadada no ano todo, e um período de oito meses com os operadores já reajustados. No ano seguinte estamos falando da mesma tarifa de três reais com doze meses com valor deste ano mensal. Portanto há uma diferença. Temos cinco meses há mais dos pagamentos reajustados do que tinha nesse ano. Então mantidas essas condições, sem aumento, esse aumento vai refletir ano que vem doze meses, esse ano foi só em oito, ou nove.

O SR. DONATO – O senhor está dizendo que para não ter reajuste de tarifa, que mim parece que a cada dez centavos temos 150 milhões mais ou menos...

O SR. MARCELO CARDINALE BRANCO – Isso.

O SR. DONATO – Então o orçamento vai aumentar por volta de 543 para 660 milhões...

O SR. MARCELO CARDINALE BRANCO - Na verdade o orçamento diminuiu...

O SR. DONATO – A tarifa teria de ir para 3.10, mas aumentando o subsídio ela se mantém em 3 reais. É isso?

O SR. MARCELO CARDINALE BRANCO – Não é isso. O senhor entendeu minha conta. O que eu disse é que o subsídio nesse ano, foi durante nove meses, de março a dezembro. O subsídio ano que vem será de janeiro a dezembro, por conta apenas de calendário de reajuste da tarifa. Doze meses sob uma tarifa mais cara, ou sob o pagamento de serviço mais alto, é diferente de nove meses. Essa é a diferença do número que estamos falando aqui. Não é mais do que isso. Não prevê outra comparação. O que eu disse, é se tivermos um aumento de produtividade o valor será suficiente.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) – Quero anunciar a presença do nobre Vereador Gilson Barreto.

O SR. DONATO – A meta 90, do plano de metas, estabelece 66 km de corredores de ônibus. Mas temos duas dotações: uma com 33 milhões que é a implantação de corredores e a outra, corredores para a Cidade Tiradentes, com 13 milhões e 600. Isso significa que a meta não será cumprida?

O SR. MARCELO CARDINALE BRANCO – Veja a meta, na minha avaliação, sofreu uma modificação que é a seguinte: quando se imaginou essa meta em 2007, se não me engano quando foi feito esse plano, nessa ocasião se previa que fosse feito corredor na Celso Garcia e na Av, Tiradentes. Posteriormente, com um acordo entre o Governo do Estado e o Governo Municipal, substituiu-se a Celso Garcia e o expresso Tiradentes, por obra metroviária e de metroviária e de monotrilha. Ou seja, ao invés do corredor, tivemos um projeto de capacidade de transporte superior. Nesse projeto a Prefeitura do Município de São Paulo está investindo dinheiro, quer dizer não é o recurso que era previsto para corredor deixou de lado, não vamos mais investir, vamos fazer outra coisa. Esses recursos que estava sendo previsto para corredor entrou em acordo com o governo do Estado e será investido em linhas metroviárias no Estado de São Paulo. Essas linhas passaram a ter um tratamento superior ao que se previa para corredor de ônibus. Em paralelo estamos criando novos projetos de corredor. Um deles a Radial Leste. O que ocorre, é que há uma defasagem de tempo. Quando

imaginávamos fazer corredor na Celso Garcia e na Tiradentes, o tempo para realizar essas obras, era um. Quando você coloca um equipamento superior que em vez de 20 mil 30 mil, passageiros por hora sentido, você vai carregar 40 ou 60, dependendo do projeto você demanda um tempo de execução mais longo e os projetos que foram sendo elaborados ao longo dos anos seguintes, 2009, 2010, 2011, eles demandarão um novo prazo de execução. Diria que o volume total de transporte é muito superior aquele que foi proposto na agenda 2012, mas, efetivamente tem prazos de execução diferenciados. Não saberia dizer agora se faremos os 66 km com certeza, não aqueles que estavam sendo propostos, mas tempos outros projetos que foram incluídos nessa agenda e essa obra está sendo transferida para Siurb, deverá ser feita uma pré qualificação até o final ano para alguns corredores e vamos ver o que será possível fazer...

O SR. DONATO – Não estão no orçamento esses outros corredores?

O SR. MARCELO CARDINALE BRANCO – Temos parte deles aqui no orçamento e parte deles vamos ter ao longo do ano seguinte, vamos ter com obra de Siurb.

O SR. DONATO – Mas não está no orçamento de Siurb.

O SR. MARCELO CARDINALE BRANCO – O monotrilho, por exemplo, M'Boi Mirim, pretendemos fazer com parceria pública privada, então não precisaríamos do recurso total, mas enfim, hoje estamos concluindo os projetos.

O SR. DONATO – Quanto custa em média o km de corredor de ônibus?

O SR. MARCELO CARDINALE BRANCO – Estamos projetando para a Radial Leste algo em torno de 200 milhões para 7 km, 30 milhões por km.

O SR. DONATO – O senhor disse que os recursos da Celso Garcia, existe um acordo com o Metro, na Celso Garcia, Expresso Tiradentes, envolveria recursos municipais. Quais?

O SR. MARCELO CARDINALE – Os recursos que já foram transferidos para de transportes metropolitano. Próximo de um bilhão.

O SR. DONATO – Mas não foi para esses corredores. Tinha destinação linha 5...

O SR. MARCELO CARDINALE BRANCO – Tiradentes, sim.

O SR. DONATO – Quanto para Tiradentes? Linha 5, e 200 milhões para projetos da linha que vai para Brasilândia.

O SR. MARCELO CARDINALE BRANCO – Tiradentes foi transferido recursos, não saberia lhe dizer, mas posso passar depois o valor correto.

O SR. DONATO – Mas não são equivalentes a 66 km?

O SR. MARCELO CARDINALE BRANCO – Mas também não foi concluído.

O SR. DONATO – Porque 66 km de corredor a 30 milhões, dá dois milhões de reais. Como se transferiu para o Metro, 975 milhões até agora, pelo que nos foi informado, isso referente a uma promessa de 2008, não uma promessa de mais um bilhão para essa gestão que teria de ser transferido dois milhões. Foi transferido 975 milhões do famoso checão do Metro. Foi lá no lago 13, para a linha 5 e outro recurso foi para o projeto da linha São Joaquim a Brasilândia, se não me engano. Ele não está se substituindo dinheiro dos corredores pelo investimento do Metrô. É muito menos dinheiro do que o orçado aqui.

O SR. MARCELO CARDINALE BRANCO – Vereador, o que eu disse é que o Metrô e o monotrilho eles têm prazo de execução diferente. É natural que esses recursos sejam feitos, desembolsados de forma diferente também. A Celso Garcia, o Metrô está iniciando o projeto, portanto não teria sentido já fazer a transferência do recurso. Mas estou dizendo de plano de transporte, não estou falando do ponto de vista financeiro. Tem plano de transporte, ele é muito superior aquilo que foi aprovado...

Ele é muito superior àquilo que foi aprovado na agenda 2012.

O SR. DONATO – Sem dúvida, mas o plano de metas é para uma gestão, é diferente, estou falando em plano de metas.

O SR. MARCELO CARDINALE BRANCO - O plano de metas é para uma gestão, mas, na minha visão, se deve enxergar isso como sistemas de transportes. Se você vai fazer

um projeto para carregar 100 mil passageiros em quatro anos, ou vai fazer um projeto para carregar 400 mil passageiros, em seis anos, você tem de atribuir essas questões a uma gestão, você tem toda razão, mas é importante enxergar que é um projeto superior e demanda mais tempo de execução.

P- Sr. Secretário, uma coisa que diz respeito ao subsídio e acabei não perguntando. Foi publicado na imprensa e a gente ouve falar muito da existência de um acordo entre o sindicato dos trabalhadores e o sindicato patronal das empresas de ônibus para a eliminação do cobrador e isso tem um impacto nos custos. Está previsto no Orçamento, nos subsídios? Isso vai ser referendado ou não?

O SR. MARCELO CARDINALE BRANCO - Só queria complementar uma coisa sobre a questão ainda da compensação tarifária do subsídio, porque às vezes a gente confunde a remuneração anual dos senhores operadores, que é algo em torno de cinco bilhões por ano. Quando a gente fala em 2% da 100 milhões porque às vezes a gente confunde o percentual de aumento da compensação tarifária com o aumento da remuneração como um todo. Isso dá cerca de 2%, então, o que o Secretário Marcelo disse é que até 2% é diferença entre o reajuste que nós vamos dar para os operadores e o ganho de produtividade, até 2% os 660 milhões absorvem.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) – Você falou em cinco bilhões para que a população entenda você falando de compensação tarifária as pessoas podem perguntar: “de onde veio o dinheiro?” É da tarifa.

Vou fazer umas perguntas pontuais para que as pessoas entendam. Primeiramente, o número de passageiros transportados no ano de 2011, a previsão e o custo médio de passageiros? Para que possamos fechar a conta e aqueles que nos assistem, acompanham, possam entender. Qual o número de passageiros e o custo médio para locais e para estruturais? O número de passageiros transportados, o custo médio, quanto nós pagamos os estruturais e os locais, para que tenhamos ideia do pacote. Quanto custa para os locais e

quanto nós arrecadamos em 2011, até a presente data, e qual a previsão de fechamento da conta até 2012 porque senão vão dizer: “olha o subsídio dá ou não dá?”

Às vezes o número de passageiros aumenta, a receita aumenta, obviamente, eu preciso de menos recursos de compensação tarifária. Eu queria que se fizesse um parêntese e explicasse para todos esta composição da conta do sistema de transporte coletivo, senão eles ficam entendendo... ficam brigando pelos 660 milhões. Por que os 666? Porque a Prefeitura tira do Tesouro Municipal e o outro é tirado do bolso do contribuinte, que é o caro, que ele paga com o cartãozinho. Essa é a conta que eu gostaria que V.Exa. explicasse para a população. Para a composição de número de passageiros, custo médio, tanto do local quanto estrutural, o arrecadado até o presente momento e a previsão para 2011 e o mesmo número que fechou para 2010. Para 2010 nós temos o balanço fechado. Eu gostaria destes números todos.

O SR. MARCELO CARDINALE BRANCO - Só respondendo primeiramente a pergunta do Vereador Donato. Existe um acordo trabalhista entre os operadores de transporte e a retirada do cobrador, então, há uma série de regras. Se isto ocorrer depende de uma mudança legislativa, existe uma lei que obriga a ter os cobradores, há uma série de coisas.

No meu entender a medida é benéfica para a população porque conseguimos reduzir o custo. Evidentemente, que se isso for aplicado vai ser calculado e a remuneração dos operadores vai ser reduzida, ou vai ser recalculada em função da saída do cobrador que pesa de uma forma substancial.

Outra coisa que está acontecendo e que já saiu nos jornais é a desoneração da tarifa. Existe na área federal uma proposta, parece que já foi aprovada no Senado, saiu nos jornais este fim de semana, da alteração do pagamento do INSS para os operadores. Então, a parte patronal em vez de custar cerca de 20%, que custa da remuneração direta, vai ser 2% do faturamento. É uma medida que consta, precisa da aprovação do Senado, mas parece que já tem o aval do Governo Federal. É uma informação de jornal, se isso acontecer, reduz o custo e automaticamente vai significar uma redução da remuneração das pessoas. Só que a gente não

pode considerar isso no Orçamento. Mas, tudo isso contribui para reduzir o custo da tarifa. É uma expectativa.

Essa do INSS é uma Lei Federal, sobre o pagamento do INSS dos operadores.

O SR. DONATO – O Secretário falou em relação ao monotrilho e a PPP. É o monotrilho de M'Boi Mirim? Há algum outro monotrilho previsto e em que estágio está esta PPP? A segunda questão é sobre a área quatro: o consórcio responsável foi alterado, saiu o consórcio liberado pela Himalaia e entrou mais uma vez o grupo Ruas que agora domina mais da metade do sistema de ônibus de São Paulo. Queria saber como foi feita esta troca? Não era necessário fazer uma licitação?

O SR. MARCELO CARDINALE BRANCO - Iniciando a primeira questão, eu disse que a operação do M'Boi Mirim está sendo desenhada num primeiro projeto de PPP. Temos duas ações na M'Boi, primeiro estamos licitando este ano uma reestruturação do corredor de ônibus, é uma obra que deverá ser licitada até o final do ano e estamos fazendo o projeto do monotrilho e isso de forma contratada, foi uma licitação feita no ano passado e estamos fazendo o projeto.

O SR. DONATO – O corredor seria acompanhando a avenida e na Ponte Baixa?

R- O corredor acompanha a M'Boi mesmo, o projeto está entre a avenida e a Ponte Baixa. Nós estamos contratando o projeto, vamos fazer especificamente o projeto de engenharia e a partir deste projeto nós vamos estudar uma modelagem para fazer o investimento necessário e a operação em PPP. É só aquela linha que estamos programando, mas depende da conclusão ou do avanço maior do projeto.

Quanto à área quatro, era uma das áreas que tinha o maior número de reclamações e nós aumentamos a fiscalização e o grupo, que é o grupo Novo Horizonte, propôs uma alteração de grupo acionário de uma das empresas que é a Himalaia. A Himalaia operava 200 carros mais ou menos e a proposta foi de que saísse o grupo que dominava, que eram os acionistas responsáveis por esta empresa, e entrasse um outro grupo acionário com

capital para ser investido porque um dos problemas da Himalaia é que ela não vinha fazendo os investimentos necessários nos trólebus e por isso vinha sendo multada.

Então veio uma proposta que está sendo avaliada na Secretaria de reestruturação acionária de uma das empresas da Himalaia, não houve nenhuma mudança no consórcio. A líder do consórcio é a Novo Horizonte, permanece a Novo Horizonte por isso não tem de ser feita uma nova licitação.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) – Então, Pedro, eu gostaria de retomar a composição dos valores do transporte na cidade de São Paulo. V.Exa. tem a palavra para compor os cinco bilhões.

O SR. PEDRO LUIZ BRITTO MACHADO – A remuneração dos operadores independe totalmente do valor da tarifa. A gente fala sempre, eu sei que os Vereadores da Mesa conhecem isso, mas a população não conhece. No nosso sistema de transporte do município de São Paulo, o valor da tarifa independe da remuneração dos operadores. Em outras palavras, se aparecer um prefeito e disser que a tarifa é zero, a remuneração dos operadores será a mesma que se aparecer um prefeito dizendo que a tarifa será de seis reais. Então, as duas coisas são estanques.

Como o Poder Público acha dinheiro para pagar os operadores de transportes? Os números precisos estão na peça orçamentária que depois eu posso até mandar. Mas, aproximadamente o que nós pagamos é em torno de cinco bilhões de reais por ano. É o que custa o somatório dos 16 contratos que temos com os operadores na cidade de São Paulo.

Como a Prefeitura busca recursos para poder pagar isso? Parte vem da tarifa. Essa parte, em termos bem macro, equivale a 4,4 bilhões de reais que vem da arrecadação tarifária. A diferença é para cobrir as gratuidades, que hoje já estão maiores do que isso. Hoje se paga pela gratuidade mais de 600 milhões, isso vem por meio do Poder Público, do Tesouro, nesta dotação que chamamos de compensação tarifária.

Hoje o sistema de transportes é executado por concessionários e permissionários.

Concessionários são as tradicionais empresas de ônibus que estão aí há bastante tempo. Os permissionários são os antigos perueiros, antigos clandestinos, que hoje se organizaram em cooperativas, e tenho de reconhecer que com uma rapidez muito grande. A maioria são cooperativas muito bem organizadas.

Hoje, 67% do custo é pago para os concessionários, as empresas; e 33% para os permissionários. Eu tenho aqui os valores mensais...

P- Eu pediria que V.Exa. mostrasse só o balanço de 2010, que é o que está fechado, e 2011 até agora o que a cidade arrecadou e o que ela pagou nestes dois períodos. São dois balanços. Se V.Exa. não tiver, eu pediria que mandasse para a nossa relatoria. Vou disponibilizar no *site* da Câmara. Eu gostaria que fossem números precisos. Assim todos podem acessar, imprimir e ficar a vontade com os números bem claros.

Quero registrar a presença do Gildo, do sindicato dos *motoboys*.

R- Eu tenho os números, mas é melhor os números precisos até o fim de outubro que já temos, e o estimado de novembro e dezembro, e depois o previsto...

P- Compondo, eu já vou disponibilizar para todos na próxima audiência geral. Para quem estiver aqui, eu vou declinar os números aqui na tela, além de disponibilizar no *site* da Câmara Municipal.

R- Vereador, para quem acha que os 660 é muito, é menos do que a gratuidade de que se as pessoas que não pagam tarifa fossem pagar.

P- Com certeza.

R – Já chegou até ser menos porque a gratuidade subiu e, com o congelamento que fizemos, o valor não é alto comparado com qualquer cidade do Brasil. Isso eu afirmo para os senhores.

P- Outra rubrica que ficou uma dúvida na pergunta, do Vereador Donato, foi indagado se vamos tirar os cobradores. Teremos quantas baixas de mão de obra na Cidade com esse número? Eles ocuparão outras funções ou serão requalificados?

Na mesma pergunta, Secretário – por que estou dizendo isso -, na rubrica 16.68 diz o seguinte: “Capacitação de operadores no sistema de transportes coletivos sobre pneus na cidade de São Paulo.” Nós disponibilizamos, em 2011, 15 milhões do fundo e não foi gasto nada na capacitação até agora. Se estivermos pensando, em algum momento, tirá-los por conta desse acordo, imagino que devêssemos capacitá-los e dar-lhes uma nova função. Temos recursos para capacitação e treinamento e não jogar mão de obra na rua.

O SR. MARCELO CARDINALE BRANCO - Vereador, o senhor tem toda razão com essa preocupação. Quero apenas relatar como se deu essa questão: na verdade, com o Bilhete Único que utilizamos nos transportes, com demanda crescente.

Hoje, próximo de 80%, salvo engano, dos pagamentos de tarifas são feitos com o Bilhete, portanto o trabalho e a utilidade do cobrador no ônibus têm diminuído, por conta dessa bilhetagem, que é só aproximar o Bilhete da catraca.

Por conta disso, os sindicatos nos procuraram há algum tempo, indagando da possibilidade de tirar esses cobradores dos veículos. Dissemos a eles que precisaríamos fazer um projeto completo, em nenhuma hipótese tirar esses cobradores para serem demitidos. Então, o que se programou é que caso essa lei seja aprovada pela Câmara existe o compromisso de que todos os cobradores seriam treinados e utilizados em outras atividades no sistema de transporte – vale a ressalva novamente de que uma legislação nova e, portanto, teria de ser aprovada nesta Casa. Esse é um compromisso do sindicato dos operadores com o sindicato dos trabalhadores. É um compromisso entre eles, que apoiamos e avalizamos.

Do ponto de vista de treinamento, temos feito programas por meio do sindicato e as empresas têm pago esse treinamento dos motoristas e cobradores. Há um processo de reciclagem aos que tem volume de multas excessivo, ou que se envolvem em acidentes. Enfim, há acompanhamento dos profissionais ou dos cobradores que atuam inadequadamente no serviço, não tratam bem a população. Há um caderno de normas e posturas do transporte público e o sindicato dos transportadores é responsável por esse treinamento.

Creio que a sugestão do nobre Vereador é bastante bem-vinda. Se tivermos realmente a lei aprovada, poderíamos ter um serviço de treinamento também da SPTrans e eventualmente complementar ao que é feito pelo sindicato das empresas. Mas esse serviço de treinamento é constante e existe já no sistema.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) – Insisti na pergunta porque esses recursos foram disponibilizados, oriundos de uma audiência pública, quando as categorias manifestaram a preocupação com relação à requalificação e capacitação dos seus operadores.

Ouvimos do Sr. Pedro sobre aplicação de multa de 60 milhões, por ano, na Cidade. Há um contrassenso nisso, se os que já estão operando o sistema estão sofrendo multa é porque estão cometendo infração. Algo precisa ser corrigido.

A nossa preocupação vai à direção de que se estamos aplicando multas e toda vez que há sanção é porque de alguma maneira implica risco para a população. Os operadores não estão trabalhando a contento. Risco não só de vida, mas de qualquer natureza, como perda de horário de trabalho, partidas inadequadas, uma vez que as multas são de diversas naturezas.

Mas se as multas estão sendo aplicadas nesse montante significativo, seis milhões de reais, por mês, algo precisa ser feito para corrigir. Então, indago da manutenção desses recursos e é um pedido que fazemos em nome da Câmara, para que esses recursos fossem aplicados junto com as empresas.

O senhor afirma que as empresas estão fazendo treinamento, parece-me que não está dando resultado, com seis milhões de reais de multas, por mês, é um número absurdo. Ou estão multando demais, o fiscal está com a mão pesada, ou o treinamento está errado. Algo precisa ser corrigido. Multas de seis milhões, por mês, é muito para um sistema que já está operando há tempo. Estamos às vésperas do vencimento de um período de concessão.

Vou disponibilizar de novo o recurso no fundo e pedir-lhe que utilize esse recurso para capacitação, com melhor qualidade para o serviço público. Estamos buscando a verdade,

como a Câmara colocou. A sociedade está sinalizando que quer uma qualificação melhor, não quer ônibus saindo fora da faixa, pois assim como o particular invade o corredor, não quer que o ônibus saia do corredor fechando. Que sejam aplicadas as multas de “n” natureza, como não parar no ponto ou largar o sujeito.

Quais são as 10 principais infrações que eles têm sofrido? Gostaria que o senhor declinasse aqui, por que estão sendo tão multados? Gostaria de tomar conhecimento do que é isso. Quais são as principais multas que estão gerando essa conta para o sistema?

Na medida em que os operadores têm essa conta, ela sai de algum lugar. Ele paga e tira do sistema de novo. Está virando um círculo vicioso. O ideal é que ela não exista em favor da população, em troca de melhor qualidade.

É isso que cobramos, estamos aqui para colaborar e não para atrapalhar a Cidade. A Cidade cobra neste momento um posicionamento com relação à qualidade. E se há um indicador externo com relação às empresas, tipo ISO de controle de qualidade, porque não é possível 6 milhões de multas, por mês. É muito dinheiro.

Por favor, Sr. Pedro.

O SR. PEDRO LUIZ DE BRITTO MACHADO - Vereador, esses recursos serão bem-vindos no ano que vem. Explicarei por que não foram consumidos neste ano.

Quanto às multas, a maioria não é oriunda de má conduta dos motoristas ou cobradores. Isso aí é não cumprimento de partidas, é algo de responsabilidade das empresas. Depois mandarei para o senhor os percentuais exatos, mas a maioria absoluta não é responsabilidade dos operadores. Certas empresas, há um tempo, nem mandavam algumas multas para os operadores, depois começaram a mandar as multas como as de farol vermelho, mas é um percentual pequeno.

Com relação a esses recursos...

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) – Compensa para a empresa pagar 200 mil, por dia, em média, para a Cidade? Preferem pagar a cumprir horário? Ou algo está errado

sobre a partida, são números que saltam aos olhos. Não é uma conta pequena.

O SR. MARCELO CARDINALE BRANCO - Vereador, o ideal é que não ocorram. Esperamos que a multa desincentive essa prática como o senhor bem relatou. Temos o acompanhamento diário de cada uma das empresas e vemos que realmente isso tem dado retorno. As multas chegaram num pico bastante alto, em seguida caiu, manteve-se num patamar, precisamos fazer um novo estudo de como incentivá-los a cumprir mais ainda as partidas, mas ela teve efeito bastante significativo nos últimos meses.

O que ocorre é que muitas vezes o operador não coloca o carro na linha. Quando o Pedro fala em descumprimento de partida, não é só o volume de vezes que o determinado ônibus passa na linha, mas é também o total de ônibus que muitas vezes o operador não estava incluindo na sua frota total no sistema.

Isso tem diminuído, estamos falando em números fechados no ano de 60 milhões de multa, mas a expectativa é que tenhamos uma redução, sem deixar que isso se transforme, na outra ponta, em maior volume de descumprimento, evidentemente.

O SR. PEDRO LUIZ DE BRITTO MACHADO - Só para complementar sobre os recursos, no início do ano montamos uma comissão formada pelos operadores, representantes dos concessionários e dos permissionários. Essa comissão é presidida por mim e pelo próprio RH da SPTrans, para estudar exatamente a questão de treinamento para os operadores.

Foi introduzida a questão das multas, os operadores diziam que as empresas estavam cobrando multas que não eram deles. Resolvemos o problema sobre o que era responsabilidade da empresa e o que era do operador. Essa reunião se concentrou numa mudança do regulamento de sanções e multas. Gastamos muito tempo, o que era para discutir treinamento para as pessoas, discutiu-se a mudança do regulamento de sanções e multas, porque estavam multando demais.

Essa parte já foi resolvida, montamos um plano de treinamento junto com os representantes do sindicato e no ano que vem teremos a necessidade dos recursos sim,

respondendo a sua pergunta.

Quanto às multas, existe recurso. Há um verdadeiro “poder judiciário” montado lá, há recursos em primeira instância, em segunda, há participação dos operadores tanto dos permissionários quanto dos concessionários para se defenderem. As multas têm reduzido sim, Vereador.

Nossa intenção não é multar, era melhor que ninguém fosse multado. Mas é um instrumento eficaz para conseguimos voltar a um nível razoável de operação, principalmente com alguns operadores mais rebeldes. Somos cobrados por isso pela população.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) – Está perfeito.

Passo a palavra aos inscritos, sempre pelo tempo de três minutos. Pela ordem farão as perguntas, o Sr. Secretário e equipe anotarão e responderão em bloco.

Tem a palavra pela ordem de inscrição o sempre nobre Vereador Odilon Guedes, Fábio Siqueira, Fábio Araújo, Maurício, Eduardo e Ione Rocha.

O SR. ODILON GUEDES – Bom dia a todos, em relação à tarifa de ônibus, pelo que acompanhamos, a de São Paulo é uma das mais caras do mundo, não do Brasil – um dólar e meio. Além disso, a Prefeitura subsidia, então é dinheiro que ao invés de fazer creche e hospital está subsidiando.

Secretário, é fundamental a planilha de custos. Tem de ser pública e debatida profundamente. Porque é um custo caríssimo para a população.

Ressalto que esta audiência é uma das mais importantes, porque o sistema de transporte hoje e o trânsito da Cidade são caóticos. Não estamos tratando de pouca coisa aqui. Perde-se duas horas tranquilamente para ir trabalhar. Isso deve ser minuciosamente debatido.

O Orçamento para este ano era de 1.276 bilhão e caiu para 993 milhões. Quero lembrar que o artigo 7º, do Plano Diretor, que a maioria das pessoas nem sabe que existe, define que a prioridade do Município é transporte. Não sei se o Secretário acompanha, porque já tive oportunidade de debater com alguns secretários e eles nem sabiam direito sobre esse

artigo no Plano Diretor. Está aqui: prioridade é transporte público coletivo na Cidade.

Era 1.276 bilhão caiu para 993 milhões. Isso não é prioridade. Gostaria que o senhor abordasse isso e sobre a planilha.

O problema aqui não é falar bem ou mal do Governo, são os números do Orçamento. Para 2010, estava projetada a construção de dois quilômetros de corredores, a um custo de 60 milhões. Foram retirados 59 milhões e ficou um milhão, o atualizado.

Para 2011, foram colocados oito quilômetros de metrô só que a dotação caiu para um milhão de reais de corredor e aí se aumentou o atualizado para este ano para três milhões, 830, só que foi empenhado até setembro 900 mil. Finalmente, para 2012 estão projetados 38 quilômetros e tem uma dotação de 33 milhões. Secretário, o senhor falou que um quilômetro custa 30 milhões. Se em 2012 está projetado 38 quilômetros tinha que ter um bilhão 240 e tem 33 milhões. Quer dizer, a gente vê o seguinte, os Plano Plurianual – esses dados eu peguei do Plano Plurianual e fiz uma comparação do orçamento de 2009, 2010, 2011 e 2012. O senhor me desculpa, mas isso aqui é o samba do crioulo doido, quer dizer, você coloca uma dotação de 60 milhões para dois quilômetros, aí ela vir um milhão. Aí no outro ano, para oito quilômetros se coloca um milhão e esse ano, para 38 quilômetros, 33 milhões.

Outra questão, eu não sou engenheiro, mas 30 milhões, é esse o valor? Então porque para os 38 quilômetros têm 33 milhões?

Finalmente o seguinte, para o metrô não tem nada, para ciclovias não tem nada. Está certo? E a questão do monorail M'Boi Mirim, tem um milhão de manifestações na região que querem metrô e, pessoal, metrô, um depoimento pessoal, eu moro perto da estação Butantã, eu não estou andando mais de automóvel. Eu venho para o centro da cidade em 20 minutos eu saio da minha casa e chego aqui na Praça da República. Tem que ter metrô. Essa é uma questão central, não dá para deixar de ter. E a Prefeitura tem dinheiro e transporte é uma questão central.

Então, para finalizar, nobre Vereador, eu quero saber da questão da planilha de

custos, quero saber a incongruência do custo do quilômetro de corredor de ônibus e por que coloca num ano e tira. Quer dizer, isso aqui é brincadeira, sendo que o Plano Diretor define o transporte coletivo como uma questão central.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) – Tem a palavra o Sr. Fábio.

O SR. FÁBIO SIQUEIRA – Bom dia a todos e todas. Sou do Movimento de Resistência de Orçamento Participativo segmento saúde. Falo com o Vereador Milton Leite, relator do Orçamento, Vereador Gilson Barreto, Secretário de Transporte Marcelo Cardinali Branco, Assessor Pedro, Assessora Sônia, população presente e conselheiros, realmente o Vereador e professor Odilon Guedes falou uma coisa muito séria, o transporte na cidade de São Paulo não é tratado com seriedade, infelizmente, a falta de seriedade é óbvia. E quando essa população vem reclamar que aumentaram injustamente a passagem, houve no dia 15 de janeiro deste ano repressão, inclusive aqui na Câmara contra quem veio reclamar pacificamente seus direitos, porque aumentar 60 centavos em dois anos é um acinte à população de São Paulo, a passagem dessa cidade aumentou no final de 2009 e aumento no final de 2010 30 e 30 centavos e pela narrativa brilhante do Vereador Odilon Guedes, esse dinheiro parece que não adiantou nada. Vão querer aumentar de novo mais 30 centavos, mais 50? Até onde vai?

Gostaria de ter a certeza, pois o Tribunal de Contas fez uma análise muito boa da incompetência da Secretaria de Transportes desde a gestão Frederico Bussinger, principalmente Alexandre de Moraes e Marcelo Cardinali Branco, os secretários das péssimas gestões Serra e Kassab, no seguinte sentido, corredores, que foi muito falado, em 2010 não fizeram nada. Quantos quilômetros foram feitos em 2011? De janeiro a setembro. Só usou 913 mil reais. Foi feito algum quilômetros? Requalificação de corredores. No ano passado zero quilômetro requalificado. Neste ano quantos quilômetros foram requalificados? E para o ano que vem? A Lei de Diretrizes Orçamentárias, aprovada em julho nesta Casa, prevê só dois

quilômetros de requalificação. Está certo isso? Corredor Guarapiranga, Inajar de Souza, Robouças, o que foi feito? Em 2010, nada, zero. Terminais de ônibus. Não foi tratado aqui. Um dos maiores escândalos desta gestão. No ano passado não foi feito nenhum terminal novo, neste ano usaram 137 mil reais, acho que não foi feito nada também e no ano que vem prometem três novos terminais. Quais serão, sendo que tem 15 na lista? Tem o Perus, tem o Jardim Ângela, tem o Parelheiros, da região da Dona Alda, tem o Pirituba, tem o Jardim Mirim, tem o Vila Mara. Qual desses tantos que Serra e Kassab só fez um, em Campo Limpo, qual serão os três que serão feitos? Serão mesmo feitos esses três? Pelo visto está faltando seriedade nesse tema.

Requalificação de terminais a mesma coisa. Tem 18 para requalificar. Neste ano quais foram requalificados, de janeiro até agora, sete de novembro? Ou seja, qual a seriedade no transporte? No ano passado o Tribunal de Contas diz que vocês não fizeram nada nessa pasta, nem corredores e nem terminais. Neste ano também é nada? Quer dizer, onde está a seriedade, o planejamento? É tudo obra eleitoreira para o ano que vem? Está parecendo, com todo o respeito.

Questão da conta sistema, mencionada aqui pelos Vereadores Milton Leite e Donato. E também pelo ex-Vereador Odilon Guedes. Dia 15 de janeiro, o também Vereador Adilson Amadeu fez denúncias muito sérias sobre isso. Foi investigado? O que aconteceu com as denúncias da conta sistema, que foi base de aumento irregular da passagem, dos 0,30 centavos deste ano.

Para concluir, abrigo de paradas de ônibus. Está muito lento. Quantos abrigos foram realizados? O TCM diz que só foram feitos 20% em 2010. A média era 33. Quer dizer, (ininteligível) chuva vai ser liquidada?

Últimas duas questões. Existem verbas secretas na CET e o SPTrans.

Receitas diversas, gerentes de créditos eletrônicos no SPTrans não estão nem no orçamento. A verba é 57 (ininteligível). CET, verba de zona azul, eventos e outros 79 milhões

de reais. Por que não está no novo SEO, por que não é prestação de contas mensal? Quer dizer, é verba secreta? É verba fora do novo SEO? Isso é um escândalo para a cidade de São Paulo. A SPTrans tem verba de 1,2 bilhão para o ano que vem. A verba continuará secreta? Por que, no novo SEO, nenhum Vereador tem acesso a essa verba? Quiçá o pobre popular, que é desrespeitado pela incompetência do transporte público da Cidade.

E, por fim, conselho fiscal e conselho de infração do SPTrans e da CET. Qual é a periodicidade de reunião? É todo o mês que têm de se reunir os conselheiros, que ganham 6 mil reais e 3 mil reais por mês? Qual a periodicidade de reunião do conselho de administração e do conselho fiscal da SPTrans e da CET?

Queria manifestar minha indignação pela má qualidade da gestão da Secretaria de Transporte e das duas empresas que tanto fazem sofrer a população de São Paulo. As empresa, impunemente, não trabalham bem, e é um faz-de-conta geral.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) – Eu vou insistir para que todos cumpram o tempo de 3 minutos para que o Secretário possa responder a contento antes da conclusão dos trabalhos.

Tem a palavra o Fábio Araújo.

O SR. FÁBIO ARAÚJO – Bom dia aos presentes e membros da Mesa. Trouxe algumas propostas para o Orçamento, mas vou encaminhá-las a posteriori para a Mesa. Eu fiz e as escrevi, mas vou encaminhar...

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) – Um parênteses. Peço que toda manifestação, independentemente do discurso, seja feita, por escrito à Comissão. Temos papel à disposição. Formulem os pleitos tecnicamente. Podem dizer: “Olha, preciso de recurso para aquilo e aquilo”. Nós vamos avaliar as possibilidades dentro do orçamento. Senão, vamos ouvir 50 discursos, tomamos 50 “pitos” e não sabemos, efetivamente, o pleito da população em cima de cada ponto. Não adianta ficar falando e não especificar, por exemplo “quero recurso para M’Boi

Mirim, Tiradentes, Inajar de Souza”. Estamos falando mais da questão de custo, em que pretendem operar a proposta orçamentária. Assim, após a audiência, iremos examinar os pleitos. Estou cansado de vir a audiência pública – não me recuso a vir -, e poucas são as propostas por escrito, especificando a manifestação do desejo da população. Pode mandar por e-mail, entregar aqui por escrito, pode vir se manifestar, se não nesta audiência, em outras. É fundamental manifestar o desejo por escrito. Podem falar os pensamentos no microfone, pois esta é uma tribuna democrática, mas é importante dizer as alterações que pretende propor.

Por exemplo, dizem “estou criticando a ciclovia”, mas não dizem qual ciclovia que querem e a extensão em quilômetros que pleiteia. Com o registro por escrito, podemos averiguar se há ou não a demanda. É preciso mais clareza na manifestação. Devolvo a palavra ao Fábio.

O SR. FÁBIO ARAÚJO – Obrigado. Vou tentar trazer um pouco do sentimento desta pobre pessoa que, na cidade de São Paulo, é tão desrespeitada, o próprio contribuinte. Farei algumas colocações a respeito da CET.

Uma das minhas proposta é a de aumento para verba da CET, porque não sei ainda se é por falta de dinheiro ou por falta de uma administração um pouco melhor. Nas ruas por onde andamos não há faixa. As faixas não são pintadas. Imaginem se o Ministério Público pegar pesado e começarmos a fechar as avenidas, até grandes, porque não há pintura de solo. Pelo Código de Trânsito Nacional, não podemos andar em vias que não estejam devidamente sinalizadas.

Afora esse fato, há que se pontuar que a CET é quase uma caixa-preta. Quando você manda uma reclamação à CET, não há o retorno daquilo. Eles dizem, simplesmente, “estamos em estudo”, ou “abrimos um processo administrativo para você”, e isso um dia será feito do jeito que você pediu ou vai ser analisado. Quando se questiona a CET no sentido de saber os critérios, ou a fila cronológica para aceitação ou implementação de determinado projeto, simplesmente falam: “Está em estudo, em projeto”, e nunca dão os critérios objetivos

para saber quando aquela questão, aquela demanda será atendida.

Ainda falando da CET, lógico, não podemos tirar o mérito de, depois de muito tempo, estarem fazendo uma divulgação dessa questão ao respeito à faixa de pedestre. Mas fica um pouco difícil se acreditar em uma questão dessa e não achar que estão jogando dinheiro fora quando ligam para você, às 3 horas da manhã, pedindo para você atravessar na faixa. Às 3h da manhã, ligam no seu telefone. Depois do susto, você ouve: “Tome cuidado, atravesse na faixa”. Eu moro na zona Leste, a mais ou menos 800 metros do novo estádio para a Copa do Mundo. Então, fica mais difícil ainda você atravessar na faixa quando não há faixa, e justamente em um local que terá visibilidade para o mundo inteiro daqui a dois, três anos.

Uma outra questão, ainda sobre a implementação dos corredores, sobre esse projeto, como o Secretário falou, do corredor na Radial Leste. Acho que esse corredor vai ligar o Centro a lugar nenhum, porque vai parar no meio do caminho. Para lá, não vai ajudar a diminuir ou desafogar o fluxo já grande e a superlotação do metrô da zona Leste, que chega a 12 pessoas por metro quadrado, e isso não é brincadeira, está comprovado. Vai parar no Aricanduva e não vai seguir para lá. Não vai resolver nada. Vai só tirar as pessoas do Centro e levar para Aricanduva para entrar na estação Penha do metrô e sobrecarregar mais ainda. Não vai resolver.

A respeito ainda da Copa, e nem tanto quanto à Copa, mas às obras do estádio, leva-se a uma questão de ou você não é corintiano, não gosta do Corinthians, ou não quer o desenvolvimento da zona Leste. Muito pelo contrário. Quero sair desse manto que se coloca na discussão. Quero saber quanto ao legado que vai ficar, efetivamente. Que obras de transporte vão ficar lá, o que teremos de implementação e de possibilidade. Por exemplo, na Avenida Calim Eid, que é um caminho específico para chegar ao estádio, há uma verba dotada há três anos, e nenhuma ciclovia foi implantada lá. Quais as ciclovias que serão implantadas para ajudar no transporte da zona Leste? Isso não acontece.

Gostaria de agradecer pelo espaço. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) – Maurício.

O SR. MAURÍCIO – Bom dia a todos. Em primeiro lugar, gostaria de fazer uma consideração sobre a qualidade da estrutura do orçamento apresentado. Acho vergonhoso para um País que já tem todos os recursos necessários para apresenta um Orçamento com qualidade dez mil vezes superior a esse aqui, em que não conseguimos identificar absolutamente nada do que está proposta, porque quase nada está georreferenciado. Não se diz onde, quando, não se diz nada. Por exemplo, uma rubrica com monotrilha. Cinco milhões. Onde? Qual monotrilha. Do que estamos falando? Uma rubrica sobre aumento de capital do SPTrans. Para quê? Fazer o que com o Orçamento? Onde estão as justificativas? Implantação de terminais rodoviários. Cinco milhões e quinhentos mil. Quais? Onde? Quando? Qual o prazo de entrega, etc?

Acho que o Odilon já colocou um pouco como o Orçamento geralmente uma peça de ficção, aquilo que é orçado, depois nada é empenhado ao longo do ano, depois se mudam os critérios para fazer o orçamento para o ano seguinte. Então eu acho que a gente está na hora, eu queria falar especificamente para a Câmara Municipal. Acho que a Câmara Municipal deveria exigir uma outra qualidade de preparação do orçamento e de apresentação aqui, porque a apresentação foi pior do que está no papel. Não tivemos apresentação. Não tivemos justificativa, não tivemos nenhuma geolocalização aqui do que está orçado. Acho que é inócuo discutirmos o que está aqui. Nós estamos discutindo uma coisa que é vazia, que pode ser mudado ao longo do ano inteiro, não cria comprometimento da Secretaria com o que está orçando, assim como a gente já viu repetir ao longo dos últimos anos. Todos os últimos anos o que foi orçado não foi executado na área de transportes.

Segundo ponto, Conselho Municipal de Transportes. Essa secretaria é a única que não tem um conselho com participação da sociedade para discutir. Essa é uma reivindicação que nós fazemos há quatro anos, desde o Dia Mundial Sem Carro de 2011, já existiu, tem portaria que instituiu, ninguém discute transporte nesta cidade. A política de transporte é feita a

portas fechadas, não tem participação de todas as áreas interessadas na elaboração da política de transportes.

Ponto três, lembrando o que o Vereador Milton Leite, muito apropriadamente já disse, sobre o Plano Municipal de Transportes e Mobilidade que esta Câmara destinou 15 milhões para realizar. Se nós tivéssemos um estudo, e não é esse que o Secretário falou que vai fazer em complementação do Pitu(?) na Região Metropolitana. Nós não sabemos quais são as prioridades da cidade, por isso que esse orçamento é inócuo.

Onde está o estudo para que a gente saiba quais são os pontos de estrangulamento nas 31 subprefeituras, o que pode ser mudado na forma de circulação dos ônibus na cidade de São Paulo, onde cabe construção de ciclovias. Onde tem um estudo que a gente possa olhar e eleger prioridades? Dizer: aqui sim vale a pena investir, aqui não. Porque não tem. E o que a gente vê é uma política de zig-zag que muda de ano para ano e essa cidade é uma nau sem rumo em matéria de transporte e mobilidade porque não tem planejamento de curto, de médio e nem de longo prazo. Por isso que é muito ruim discutir o orçamento porque ele é uma peça de ficção, ele não dá subsídios para se discutir absolutamente anda.

Eu gostaria de pedir, inclusive, ao Vereador que preside a Comissão de Transporte agora, que esta Casa, que o Legislativo Paulistano precisa ter mais seriedade para discutir a Política Municipal de Transportes, precisa exigir que se coloque no papel aquilo que se está efetivamente planejando para se gastar o dinheiro público. Tem que mostrar as planilhas, tem que mostrar os locais onde serão feitas as obras. O que significa monotrilha no orçamento? O que significa transportes coletivos em geral? Não tem detalhamento, não tem georeferenciamento das obras. Nós não somos mais um país de quinto mundo, nós não merecemos um orçamento como este. Queria que o Vereador Milton Leite, que preside a sessão, me respondesse uma questão, para todos mundo aqui, para que serve uma audiência pública? Quais são as consequências de uma audiência pública? O que pode ser encaminhado numa audiência pública? E o que o orçamento para a área de transportes deve incorporar

como resultado de uma audiência pública?

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) – Eu vou responder agora sua pergunta, porque as demais vou deixar para o Secretário. A audiência pública tem por objetivo ouvir a população e fazer as alterações. Por exemplo, numa audiência pública ouvimos de V.Sa., que permitiu colocar 15 milhões para a mobilidade urbana, foi numa audiência, só citando um exemplo para V.Sa., que foi atendido, e assim posso citar centenas, ou milhares de alterações que foram feitas no orçamento. Basta observar o orçamento. Registrou-se as rubricas para que se discutisse a implantação ou não. Basta que se olhe a peça orçamentária, o que chegou e o que saiu da Câmara, foi objeto das audiências públicas seguramente. Se V.Sa. for a uma audiência pública regional, eu cito sempre a que presido, na zona Sul, não vejo menos do que 500 pessoas na audiência pública. E por incrível que pareça, não sei se é porque é na região da M'Boi Mirim, Guarapiranga, Parelheiros, as pessoas chegam lá com um calhamaço por escrito, eles não fazem discurso, eles pedem por escrito. Os abaixo-assinados que estão acostados aos orçamentos anteriores são por escrito. São centenas, milhares de abaixo-assinados que a população acosta ao orçamento indicando a sua entidade e não fazem discurso. Falam, no máximo, um minuto e meio e conclui: "Está aqui o meu pleito". Estão acostados nos autos desta Casa a manifestação expressa do povo de maneira diferenciada do que é feito aqui nesta audiência. Respondendo, o comportamento de V.Sas., que respeito, mas deveriam comparecer às audiências públicas regionais para ver aquilo que o povo no seu bairro fala e aquilo que ele escreve. Observe o que já foi acolhido nos últimos anos, especificamente aqueles que acompanham mais de perto, o número absurdo de pleitos feitos por escrito. É para isso, é para ouvi-los, e a na medida do possível nos atendemos, estabelecidas as prioridades, porque a relatoria precisa buscar o consenso nesta Casa. Então estamos construindo dessa maneira.

Eu respeito a posição de V.Sa., sei que não é possível estar em todas, mas agora,

com o advento da mídia eletrônica dá para acompanhar de casa as audiências públicas, é só ligar o computador e ficar vendo, como ocorreu nesta agora. Até no metrô dá para acompanhar a audiência pública. Então já está bem mais fácil, dá para acompanhar a audiência pública da forma diferenciada, com é feito pelo povo. Eu já disse que respeito a posição, que não dá, mas dá para acompanhar hoje, com a disponibilidade eletrônica, já é possível acompanhar, acostar documento, fazer pedido por escrito junto à Secretaria. Isso pode vir fora do expediente, mandar por *e-mail*, solicitar a esta Casa.

Eu peço desculpas, Maurício, mas caberia a resposta, porque V.Sa. teve atendido claramente pedido que fez em audiência pública.

Tem a palavra o Sr. Eduardo.

O SR. EDUARDO – Muito obrigado, nobre Vereador Milton Leite. Eu gostaria de dizer que nós não temos uma cidade metropolitana. O que nós assistimos aqui, inclusive gostaria de parabenizar por não tem cumprido realmente os corredores de ônibus da cidade, porque se a gente pensar em termos de corredor de ônibus para uma maior terceira maior cidade do mundo, acho que nós estamos pensando barato. Então, se foi mudado alguma coisa, ou se não foi feito, é porque a capacidade de um ônibus não é compatível com uma metrópole num anel central, que é o quadrado central do Rio Pinheiros e Rio Tietê, que forma um quadrado legítimo. Então acho que falta-nos é vocação metropolitana, porque bem colocou o Vereador, na hora que chega no Plano Regional os bairros de repente não querem gente passando na frente, não querem metrô, como no caso, estão jogando toda Linha 5 do metrô para estação Santa Cruz. Se você for ver, observa que 90% da população que vai chegar na Santa Cruz vai passar na Estação Ana Rosa, vai passar na Estação Paraíso. Então você não tem uma mentalidade metropolitana.

Mudando um pouco de assunto, com relação aos equipamentos da CET. Eu tenho visto que realmente... Olha, equipamento eletromecânico, equipamento mecânico, a umidade que traz isso. Eu não sei. Aí volto a dizer: aí as multas. De repente está desorganizado para

dar multa. Não quero pensar dessa forma, mas de repente a gente começa a ver que um equipamentos mecânico, uma caixa enorme numa sinalização... Hoje, com uma caixinha de fósforo eletrônica você controla os semáforos, faz eles até serem mais dinâmicos em termos de tempo e tudo o mais. Quer dizer, a infra estrutura da cidade... Na Mooca está estourando, porque abriram uma sinalização, pegou gás, quer dizer, as concessionárias não conversam entre si, não falam entre si. O espaço público é único e as concessionárias várias, cada uma empurrando para a outra. Isso não é metrópole gente. Nós temos que crescer.

Outro assunto, as ciclovias, que é mais a minha área, no aspecto metropolitano. As ciclovias estão sendo feitas no lado oeste da cidade. Você tem o caminho natural. Eu, como representante do Parque Ibirapuera, você tem o caminho natural. Como representante do Parque Ibirapuera, digo que você tem o caminho natural que liga o Zoológico, o Jardim Botânico da Cidade. Tudo bem, tem que fazer, lógico, ficou lindo e maravilhoso, vão prolongar a ciclovia da Vila Olímpia para a USP. Maravilhoso! Mas tem que pensar na Cidade como um todo também, porque se falarmos em mobilidade, se quisermos usar essa palavra, vamos ter que usar agindo com mobilidade e não uma situação regionalizada.

As próprias associações de bairro reclamam que as metas não estão sendo cumpridas, mas são eles que estão impedindo a Cidade de evoluir. Vejam se a sociedade do entorno mandam no *Central Park* em Nova York. Não, é a cidade que manda nos parques e não as associações que estão em volta deles. Dessa forma não se tem uma metrópole e ficam falando em corredor de ônibus para cá e para lá. Não dá para se ter metrópole desse jeito.

Peço que, encarecidamente, principalmente no plano cicloviário, no Fundo de Mobilidade Urbana, tivéssemos um planejamento de trajeto, porque – coloquem em letras maiúsculas grandes – o problema do transporte de São Paulo se chama trajeto. As próprias associações não deixam que se tenha uma estação de metrô no Ibirapuera, por exemplo. Nós não somos metropolitanos e teremos Copa, Olimpíada.

Faça-me o favor senhores. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) – Tem a palavra a Sra. Ione Rocha.

A SRA. IONE ROCHA – Bom dia, Vereador Gilson Barreto, Vereador e Secretário de Transportes, Marcelo Branco. Bom dia, população.

Sou representante de uma empresa prestadora de serviço no segmento de transporte escolar gratuito e representante dos operadores que prestam serviço para a Prefeitura nesse segmento.

Eu sei que não sai nenhuma verba do Transporte para o transporte escolar gratuito. Existe a possibilidade de designar algum orçamento do Transporte para o transporte escolar gratuito? Essa verba vem da educação e é totalmente voltada para o transporte.

Nós estamos com contrato emergencial desde 2007 e com uma tabela bem defasada, trabalhando com 25 centavos por quilômetro rodado. Quer dizer, estamos pagando do bolso para trabalhar. Tanto empresa como pessoa física estão na mesma situação.

Estamos com uma frota nova, trocamos de carro em 2007 contando com a licitação, que foi bloqueada de três a quatro vezes e estamos aguardando por ela.

O que poderia ser feito por essa categoria, até que saia essa licitação? Não sei se há a possibilidade de designar alguma verba do Transporte para esse serviço.

Muito obrigada pela oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) – Passarei a palavra para o Sr. Secretário responder às questões todas em bloco.

Mas gostaria de convidá-los para uma audiência pública interessante. A participação é sempre importante, sei que é difícil, mas peço um esforço por parte de vocês. É o caso da entidade que vocês representam, a Nossa São Paulo, discutir com os Secretários Bucalem e Rubens Chammas nessas três audiências. O Sr. Secretário Bucalem poderá falar sobre prioridades. Fazemos perguntas aos Srs. Secretários. S.Exas. têm suas incumbências. Quanto ao monotrilho, há uma pasta que cuida desse assunto.

Estou colaborando com S.Exas., para que possamos concluir os trabalhos. Estou

mostrando a abertura de participação um pouco maior. Quais Secretários são fundamentais para o debate? Do Planejamento e do Desenvolvimento. Estou falando dos Srs. Bucalem e Marcos Cintra. Para haver maior participação, podem formular questões por escrito. As pessoas podem acompanhar os acontecimentos pela internet. Vou formular perguntas que pessoas desejam fazer aos Srs. Secretários. Podem enviá-las por e-mail. Quem não puder vir aqui, pode acompanhar os trabalhos pelo computador, quando os trabalhos são transmitidos ao vivo. Posso trazer o meu laptop e acompanhar tudo. Podem formular questões, eletronicamente, que iremos debater. Se mandarem informações, antecipadamente, eu as passarei ao Sr. Secretário. Estamos tratando do futuro da cidade, como um todo.

O Sr. Secretário poderá responder questões formuladas sobre integração e prioridades, referente a ciclovias. Há um planejamento integrado na cidade, feito pelo Sr. Secretário Bucalem. Não estou especificando nenhuma secretaria. S.Exa. é quem planeja as prioridades das secretarias, dentro de um todo. Quanto ao planejamento financeiro, a Secretaria Municipal de Planejamento, sobre a coordenação do Sr. Rubens Chammas, pode cuidar desse assunto. Aliás, S.Exa. estará aqui em breve. A agenda está publicada, mas vou repetir as datas. Podem me enviar ao meu gabinete ou à Secretaria desta comissão formulações por escrito. O relator compromete-se a trabalhar um pouco mais tecnicamente em cima de cada Secretário. Estamos abertos a isso. A relatoria dá essa oportunidade. A minha Assessoria está acompanhando os trabalhos. Se vier alguma pergunta, ela estará ciente, e estaremos à disposição para debatermos. Podem formular questões também aos Srs. Secretários. Há uma agenda futura. Podemos discutir as questões numa audiência pública. Se forem muitas, trataremos em outras audiências, ampliando o debate.

O Sr. Secretário Bucalem juntamente com o Sr. Prefeito pensam a cidade. Quando falamos em integração, S.Exas. cuidam disso, priorizam e encaminham os assuntos às Secretarias ou liberam. Há uma estrutura de Governo que funciona. Os primeiros preitos devem feitos a essas pastas. Uma pasta específica, às vezes, cumpre a execução daquilo que

é planejado para a cidade. Por exemplo, o Sr. Secretário Municipal tem uma agenda a cumprir, a executar, depois do planejamento.

O Sr. Bucalem vem aqui no dia 21 de novembro. Há uma audiência a ser realizada aqui, com a presença do Sr. Rubens Chammas. Há outra audiência a se realizar, com a presença do Sr. Marcos Cintra. Vamos falar sobre PPPs. Por que há PPPs? Porque vamos falar sobre os três grandes hospitais, que estão na PPP. O Sr. Secretário Municipal de Saúde irá responder questões sobre esse assunto. Quem responde pelo plano de metas? Várias pessoas, por se tratar de questões conjuntas. Digo isso porque será respondido sobre o futuro, em função dos recursos que temos. Quanto ao pensamento sobre projetos, o Sr. Bucalem que irá responder. Todas essas matérias são passadas ao Sr. Prefeito.

O Sr. Rubens Chammas virá aqui no dia 10, e o Sr. Marcos Cintra, no dia 30. Se não puderem vir, justifiquem por escrito. Vamos debater com S.Exas. e atender a todos os pedidos, principalmente os estruturais à cidade.

Vou passar a presidência ao Sr. Gilson Barreto.

- Assume a presidência o Sr. Gilson Barreto.

(NÃO IDENTIFICADO) – Antes de responder as questões dos senhores, agradeço a participação de todos. Inicialmente, farei uma consideração sobre a tarifa de ônibus. Não quero entrar na polêmica de valores, mas é necessário ser feita uma análise sob o ponto de vista do que estamos oferecendo para a população, na cidade de São Paulo, por conta do Bilhete Único. O que fornecemos acesso a um sistema. A tarifa de São Paulo é acesso a um sistema. Quando comparado a outros sistemas, no Brasil, não podemos comparar com sistemas que pagamos cada uma dos trechos percorridos. Em muitos casos, na cidade, andamos três ou quatro vezes com a mesma tarifa. Por outro lado, em outros locais, não é dada essa mesma oportunidade. A média, em São Paulo, leva ao trecho 1,85 real. Essa é a média do sistema, como um todo, na cidade, pago por cada munícipe. Há tarifas de 2,50; 2,70 e 2,90 reais pelo país, com direito de pessoas rodarem apenas um trecho.

Vou falar um pouco sobre a questão de ciclovias. Implantamos 47 quilômetros de ciclovias, inclusive 45 quilômetros em faixas de lazer em finais de semana. Particularmente, sou muito entusiasta dessa faixa, porque acho que elas atraem a população para uma participação, um compartilhamento de vias, fundamental numa cidade como a nossa. Temos de avançar nas questões cicloviárias. Hoje há 50 quilômetros fora desse eixo. Há 50 quilômetros de ciclovias, em projeto, no Jardim Helena, no Grajaú e na zona Norte. As ciclovias, no Jardim Helena, já estão em licitação. Então, temos a preocupação de que essa rede cicloviária seja ampliada pela cidade. Isso demandou um tempo de aprendizado da CET. Acredito que agora haverá uma aceleração nessa implantação, mas a ideia é prover a cidade, como um todo.

É verdade que a acessibilidade e a mobilidade, na cidade, dar-se-ão por rede e origem-destino e não apenas em questões pontuais, em locais muito segregados. Estamos buscando uma integração. Também participamos da ciclovia que foi feita na faixa da CPTM. Parte dela, inclusive passarelas e acessos, estão sendo realizados com recursos de compensação de empresas que fazem empreendimentos na cidade. Há a lei de diretrizes, que encaminham a possibilidade de a CET exigir certas contrapartidas de empresas. Tradicionalmente, elas foram voltadas a questões de tráfego, mudança de semáforo, guias, sarjetas e alargamento de vias. Estamos modificando esse entendimento, de forma que essas empresas contribuam para essa circulação mais sustentável. Se não me falha a memória, dois ou três empreendimentos, na sua contrapartida, por questão de diretrizes, estão atuando nessa questão cicloviária. Um deles está ampliando a ciclovia da Marginal Pinheiros, conhecida pela CPTM, e fazendo acessos. Além quem faz esse trabalho é o município.

Falamos um pouco sobre investimento em transporte público, com terminais e corredores. Dezenove terminais receberam, no ano de 2011, obras de acessibilidade. Isso custou, mais ou menos, algo em torno de 6 milhões de reais. Foi feita a requalificação do Cachoeirinha e do Santo Amaro, que termina agora em novembro. Há 10 quilômetros de

extensão no corredor Rebouças. A sua requalificação está sendo feita, e a obra termina em maio de 2012.

Foi perguntado o quanto estava se utilizando de verbas de requalificação de corredores e terminais. Quanto a faixas de pedestres, pintamos 14.000 em quinze meses. Isso foi semelhante ao trabalho realizado em dez anos. A estimativa da CET é que há 90.000 faixas na cidade. Quanto à sinalização horizontal, na cidade, pintamos 440.000 metros quadrados, em 2010; e 390.000 até o mês de outubro de 2011. Esse é o montante de sinalização realizado, no município, ao longo desses meses.

A rubrica do monotrilho refere-se ao binário da M-Boi-Mirim, que estamos investindo neste ano. Fazemos um estudo, encaminhado à Secretaria Municipal de Planejamento, que tem cada um dos projetos da Secretaria. Há a nossa proposta orçamentária em cada um desses projetos, indicando como ele está e qual é o seu objetivo, o que pretendemos fazer no ano e o que é possível ser feito. Essa proposta tem de ser revista depois, porque encaminhamos uma proposta orçamentária para a Secretaria Municipal de Planejamento. A Secretaria compatibiliza todas as propostas das diversas Secretarias e encaminha uma outra proposta, baseado em documentos. Em cima da proposta encaminhada ou aprovada, com todas as emendas e composições orçamentária, teremos de rever as coisas. Temos uma proposta de investimentos para o ano seguinte. Para jogarmos informações nas rubricas, tem de haver um fundamento do que será feito. Em cada documento, está marcado o que pode ser feito. Temos de rever tudo depois que o orçamento for aprovado.

Quanto a equipamentos da CET, em substituição a semáforos eletromecânicos, serão colocados outros, 50% inicialmente. Devemos substituir todos. Há um histórico de sucateamento desses equipamentos e que nós estamos com a diretriz de substituí-los todos até o final do próximo ano.

Eu queria passar a palavra para o Pedro. Eu fiz uma apreciação das questões todas, procurei juntá-las, mas queria que o Pedro fizesse sua complementação.

O SR. PEDRO – Eu vou passar rápido as coisas que o Secretário não disse. Primeiro, para o Vereador Odilon Guedes. Eu achei fantástico que foi citado aqui o Plano Diretor. O senhor citou o Plano Diretor, o artigo 7. Então o senhor pode ficar garantido que na SPTrasn, o pessoal do planejamento até brinca: “Vocês conhecem mais o Plano Diretor do que a gente”. A nossa bíblia de trabalho é o Plano Diretor. Nós temos duas áreas de planejamento, uma que cuida do dia a dia, que é um verdadeiro tormento, que é a linha de ônibus, que é o ponto de ônibus que querem que tire etc. e tal. Mas o Plano Diretor nós acompanhamos bem.

Nós até temos uma discussão recente com eles agora, porque agora a moda é a palavra mobilidade e a nossa conclusão é que na cidade ideal as pessoas não buscam mobilidade, as pessoas buscam acessibilidade. Não é acessibilidade para os portadores de mobilidade reduzida. As pessoas querem uma cidade acessível a elas. A senhora que mora em Parelheiros, o ideal dessa senhora seria que ela trabalhasse perto de Parelheiros, que os filhos trabalhassem, porque poderia ir a pé, pela curta distância, ou a pé lá. Extrapolando aqui, há 150 anos... Hoje se fala muito em trem-bala etc. Vamos imaginar daqui a 150 anos, que o trem-bala seja uma coisa tranquila de ser feita. Vai ter 23 trens-bala entre São Paulo e Rio de Janeiro. Não quer dizer que ninguém que mora na Grajaú do Rio de Janeiro vai trabalhar no Grajaú de São Paulo porque está a uma hora de distância. Seria um contra-senso. Então a nossa busca, o nosso trabalho junto com o planejamento da cidade quer a gente quer, é uma cidade acessível às pessoas, que as pessoas não precisam andar. Porque hoje anda três horas, quem anda mais, que ande uma hora, que ande 15 minutos na cidade. Foi para isso que as pessoas se juntaram. Então o senhor pode ficar tranquilo.

- Manifestação fora do microfone. Inaudível.

O SR. PEDRO – Depois eu falo desse assunto específico. Esse é um assunto específico do micro planejamento. Mas deixe para o fim, que eu respondo para a senhora o que a senhora me perguntou.

E daí o Vereador Milton Leite falou da questão do planejamento, que são questões

macro, o planejamento é um dos insumos.

- Manifestação fora do microfone. Inaudível.

O SR. PEDRO – A senhora mora na zona Leste. Eu sei. Só queria complementar a fala do Marcelo, um discurso que eu achei muito interessante, foi o do Eduardo. Ele citou uma coisa que a gente sente no dia a dia, que é o egoísmo das pessoas. Ele citou que o fulano não quer que tenha uma estação de metrô do lado de lá. A gente sabe vários casos iguais a esse que tem, que as pessoas querem distância. A gente sente isso no dia a dia no ponto de ônibus. O Fulano não quer o ponto de ônibus perto da casa dele, manda tirar o ponto de ônibus. Tem gente que promove reforma na casa para rebaixar a guia para não ter ponto de ônibus. Então isso, o senhor falou em convivência metropolitana. Isso é falta de cidadania. Existe isso e existe isso de uma forma mais intensa no centro e na medida que a gente vai para a periferia as pessoas precisam ficar mais solidárias. Isso realmente existe e a gente tem que conviver com isso. E o senhor não sabe como que existe isso em todas as instâncias. Mas a gente tem que conviver. Eu não sei qual a sua função, o que o senhor faz, mas a gente faz parte e a gente sofre muito com isso. São pressões intensas, as pessoas são egoístas, mas a maioria da população não é. Muitas vezes a pessoa que pede aquilo não representa ninguém, está representando ela mesma e a gente tem que conviver.

Aqui tem um pedido, o Carlito: “Concluir o Corredor Consolação-Francisco Morato até o terminal Campo Limpo”. Está nos nossos projetos sim.

O caso da senhora falo pessoalmente. É um caso específico lá da zona Sul, terminal Grajaú, etc. e tal. Santo Amaro. São coisas específicas que a gente está fazendo e é no dia a dia que a gente...

Uma outra pessoa levantou a questão da Radial, foi o Fábio Araújo. O corredor Radial Leste, o que você falou faz muito sentido. Não é só até o Aricanduva que ele vai. Do Aricanduva vão sair três corredores, um pela Radial propriamente dita, que vai até vazio; um pela Itaquera-Itaqueruna que vai pelo meio ali e é o que interessa para a senhora que me deu

uma bronca da outra vez que veio aqui; e o outro que vai pela própria Avenida Aricanduva.

E o legado que se pretende deixar para a Copa é grande. Eu não vou falar aqui, mas independente de ser corintiano etc., todas as obras que a Prefeitura está pensando na Copa vão permanecer, inclusive essas obras que nós estamos falando vão atender aquela região e vão ser mais que a Copa. São Paulo é maior do que a Copa. Só não é maior que o Corinthians.

Obrigado.

O SR. - (Fora do microfone) - Só para esclarecer. Eu vi uma contradição no quilômetro do corredor de ônibus. Eu acompanho o orçamento. Você tem um dado... (ininteligível).

- Falas sobrepostas.

O SR. - Posso responder isso?

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) – Pode, claro.

O SR. - Olha, essa questão de corredor de ônibus, eu particularmente fico muito irritado. O que é um corredor de ônibus? Ninguém... Em São Paulo... No meu conceito particular de corredor – que cada um tem um conceito, disso o senhor pode ter certeza -, no meu conceito de corredor...

- Fala fora do microfone.

O SR. - Na nossa região existem dois corredores de ônibus, Região Metropolitana. É o corredor da EMTU, o ABD, que é um corredor que está sempre vazio. As pessoas: “Nossa, esse corredor está vazio, se vê o asfalto!” Corredor é para ver o asfalto mesmo, corredor é para o ônibus. E o corredor do Expresso Tiradentes aqui. O resto...

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) – Deixe só fazer um parêntese, por favor. Quando nós falamos em corredor, a população... Odilon, isso é para ficar claro. O sujeito vai lá, prega o tachão na avenida e diz que é corredor? É uma coisa... Particularmente ainda não descobri onde está a definição. Se é um corredor segregado, se é um corredor com tachão,

qual a tipicidade. Antes de falar nos custos do corredor é preciso comparar coisas iguais, aí sim nós podemos definir. Quanto custa um corredor com tachão? Aí o preço do quilômetro... Você prega o tachão, Odilon, e tacha aquilo de corredor, o preço vai lá para baixo. É só chegar, prega aquele tachão, está definido. Se é um corredor segregado com (ininteligível) na avenida ou (ininteligível), aí a definição é outra. (Ininteligível) é aquela parede de concreto que se coloca no meio, que nós chamamos de segregado, é um corredor específico, exclusivo. É preciso que nós falemos em custo de corredor, que os secretários e outros definam. Primeiro que nós estamos comparando. Se nós estamos falando de um custo de 30 milhões para um corredor de tachão, é um absurdo, porque para pegar tachão, aquela plaquinha amarela que você pinta na avenida e chama aquilo de corredor, que nós vemos muito na Cidade. Não dá para comparar aquilo com um corredor segregado. Mas é preciso que as pessoas tenham ciência de que pode haver diferença nos preços por conta da tipicidade do que nós estamos falando. Às vezes a via existente permite um corredor só com tachão; aí o preço vai lá para baixo, mergulha, os componentes são... só o abrigo que modifica. Agora, o corredor com tachão... o segregado, aquilo que o Pedro colocou, os poucos existentes, tipo São Paulo-São Bernardo do Campo, esses são os corredores específicos. Aquele o custo é diferenciado. Esse que deve custar no máximo por volta de 30 milhões, não o de tachão.

Vou conceder agora um minuto adicional. Não é comum, mas dada a participação efetiva, o Maurício vai fazer uso por mais um minuto. Por favor. Não é comum isso, mas em função do... Em seguida... Pois não, Secretário.

O SR. PEDRO LUIZ DE BRITTO MACHADO – Desculpe. O senhor dê licença só para eu falar uma questão que alguém perguntou e que eu não respondi. Estou vendo aqui agora. A questão do transporte escolar gratuito para educação. Esse item realmente não é da Secretaria de Transportes. Alguém perguntou se daria para colocar mais recursos ou não. A Secretaria de Transportes opera aquilo que a Secretaria de Educação desenha, então é a Secretaria de Educação que diz, manda a planilha, quanto vai ser o gasto para aquele ano, diz

quantos passageiros nós devemos transportar, onde nós devemos pegar esses passageiros, de onde para onde devem ser levados. Em cima disso é que a Secretaria de Transportes acompanha a execução desse serviço mas é um serviço da Secretaria da Educação.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) – O Secretário vai concluir mas é por isso que estou dizendo: é importante vir aqui com o pensador da Cidade. Não adianta falar: “o prefeito vai cumprir a meta de 200 km de corredor”. Ele vai lá pinta a faixa e diz: “fiz o corredor”. É essa a pergunta que estamos fazendo. Esse debate, Odilon e demais, e aqueles que querem saber de transporte, não é isso. Vamos diferenciar. Põe a política de pintar e pegar avenida. Pega a Marginal, por exemplo, o trecho entre Cidade Jardim e Santo Amaro que tem uma demanda de ônibus e que precisa de uma faixa exclusiva. Vamos batizar de corredor. O corredor marginal. Já pedimos, não saiu mas podemos chamar de corredor. Pinta, põe o tachão e chama de corredor. Quanto custa o quilômetro disso? Vamos cumprir uma meta! Daí o governo vai cumprir uma meta que não é isso. Temos de discutir isso com o pensador da cidade que é diferente. Qual é o tipo, o que está planejando no plano de metas dele? O corredor ficou vago. Não tipificou, é isso que estou dizendo, Odilon. Não ficou claro isso.

O SR. ODILON GUEDES - Concordo plenamente. Qualifica isso que você está falando. No orçamento coloca corredor. Não coloca tecnicamente quanto. O que não pode é ter no orçamento um dado e no outro um outro e, eu não sou especialista em transporte, não se sabe do que está tratando.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) - Pois é, mas com os corredores estreitos vamos tipificar qual é o custo que tem. A maior parte tem tachão lá. Aí não é corredor específico que estamos falando.

Maurício, por favor, vamos discutir um pouco mais isso. Esse debate, se for necessário, acho que deve ser conduzido para a comissão de transporte, que está o Vereador presente, o Gilson, é isso. Vamos tipificar isso e os padrões de preço. A Comissão de Finanças está só abrindo uma discussão que é específica de Transportes. Estamos clareando a

população das possibilidades reais. O Governo pode tomar uma atitude e dizer que cumpriu. Não é isso que se busca. É acrescentar mesmo, implementar.

O SR. MAURÍCIO – Gostaria de acrescentar que a Câmara Municipal junto com a rede Nossa São Paulo fez uma consulta pública da qual participaram 33.430 pessoas de todos os distritos da cidade de São Paulo e o item que foi mais votado como prioridade da população é priorizar o transporte público coletivo, ônibus e corredores de ônibus com 77, 41%. Mais do que saúde e educação. Gostaria de deixar registrado isso porque acho que a Câmara Municipal tem de levar em consideração o resultado dessa consulta. Em segundo lugar indaguei o Secretário sobre o Conselho Municipal de Transportes. Gostaria de ouvi-lo sobre isso. Em terceiro lugar gostaria de saber o seguinte: temos uma tabela aqui, que não vou detalhar, mas de 2006 a 2011 tem uma variação do número de ônibus que circula em São Paulo e, muitas vezes, o ano fecha com menos ônibus do que começou. Quem anda de ônibus todos os dias sente a diferença. Além disso, de 2006 para 2011 não teve, praticamente, aumento nenhum da frota de ônibus. Então, gostaria de saber porque tem essa variação para menos. Este ano, somente este ano, só a partir de junho que o número de ônibus em circulação voltou a ser igual ao que tinha iniciado em janeiro de 2011.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) – Antes de responder, vou pedir que o Secretário o faça, com respostas coletivas a todas as questões, faço um aditamento à pergunta do Maurício indagando do ano da frota. O comportamento entre 2005 até a presente data com a mutação de idade média da frota de ônibus da cidade de São Paulo. Gostaria de ter ideia da idade média da frota de ônibus e micro-ônibus na Cidade. O Vereador Gilson também deseja fazer algumas questões e Secretário poderá responder em bloco. Já estão anotados os três terminais.

O SR. GILSON BARRETO – Parabenizo V.Exa. como relator que inicialmente já fez vários questionamentos, assim como o Vereador Donato que tinha comigo essas questões e já foram perguntadas. A Comissão de Transportes encaminhou à Secretaria vários

requerimentos principalmente solicitados pelos Srs. Vereadores da Comissão e a população que aparece lá, todas as 4ª feiras às 13 horas, com a reunião da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, turismo, Lazer e Gastronomia. Várias questões são feitas e temos tomado as providências cabíveis. Vou dar o exemplo na questão dos taxistas. Solicitamos informação à Secretaria, quando é de outros órgãos nós encaminhamos, quando é para encaminhar para Ministério Público nós encaminhamos também. A Comissão já teve três audiências com o Secretário para sanar dúvidas e questionamentos que não foram considerados satisfeitos pela Comissão. Esse contato nós temos e eu peço a essas ONGs que quem quer discutir e fazer questionamentos podem ir à comissão que encaminharemos.

Secretário, quanto à ciclovia, que são coisas pequenas, a Ciclovia do Parque Piqueri até o Parque Ecológico do Tietê. Tem condições de fazer por via local. Já existe hoje uma ciclovia do Tatuapé, até Itaquera, por sinal muito boa e as pessoas também pedem que seja estendida até Guaianases onde há uma grande demanda da falta de ciclovia naquela região.

Outra coisa que está sendo discutida e eu pedi mais elementos é o Fórum de Transporte da Zona Leste. Está sendo informado que não existe banheiro público nos terminais de ônibus. Gostaria que a Secretaria levantasse a questão e colocasse porque os motoristas não têm onde utilizar banheiros públicos.

Quanto ao PEG, a questão do contrato de emergência, desde 2007 até agora, só contrato de emergência, isso é muito ruim, e que seja realmente tomada providência e que passe logo para a Secretaria de Educação para cuidar de tudo. Ou passe para a Secretaria de Transporte. Ficam cuidando de uma parte, o outro cuida e depois não concordam, e fica esse jogo de empurra. A sugestão é que se passe para a Secretaria de Educação para cuidar dessas questões.

O senhor falou da empresa Aliança. Acompanhamos e o problema tem sido discutido na Comissão. Sabemos que essa empresa está com problemas administrativos e as

peessoas estão trazendo esse questionamento para a comissão. Posteriormente, através de requerimento, vamos solicitar mais informações a respeito. Dia 25 teremos um seminário em que está convidado o Secretário Marcelo Franco para fazer uma exposição geral sobre transporte e o Secretário Jurandir Fernandes, do Estado. Teremos outros convidados no seminário das 9h às 13h. Teremos mais informações do todo porque aqui a Peça Orçamentária é resumida. Sabemos que não tem detalhes. A meu ver deveria haver diversos adendos trazendo explicações a respeito da verba a ser aplicada.

Sr. Presidente, me ative apenas aos questionamentos da comissão pois a parte técnica requer uma discussão maior e sei que o tempo é exíguo.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) – Foi indagado pelo pessoal dos *motoboys* a respeito das motofaixas e planejamento e investimentos. Peço às assessorias para responderem a esta questão. Qual é o planejamento, qual é o investimento, como está a questão das motofaixas na cidade como um todo.

O SR. SECRETÁRIO - Primeiro falarei sobre o número de ônibus, que foi citado que em alguns anos há um maior volume de ônibus no início do ano do que no final. Na verdade, o número de lugares ofertados no sistema subiu todos os anos. O volume de ônibus não é diretamente proporcional ao número de lugares ofertados. Tem um ônibus de 12 metros que é substituído por um biarticulado que tem três vezes a sua capacidade, portanto aumenta a capacidade do sistema. Mais do que isso, quando se faz um trabalho de acelerar a velocidade comercial dos ônibus em determinado corredor – cito exemplo bastante pontual que fizemos na Domingos de Moraes, tinha alguns trechos em que foi identificado um gargalo. Toda a linha de ônibus tinha um trecho que era o gargalo daquele sistema. O ônibus perdia às vezes 25 minutos em um trecho de um quilômetro. Fizemos uma faixa exclusiva para o ônibus e reduzimos 80% do tempo gasto naquele trecho. Quando se faz isso aumenta-se a velocidade comercial, o ônibus vai e volta na linha mais vezes durante o dia aumentando o volume de lugares ofertados. Portanto, não é negativo. Não dá para fazer uma análise se é negativo ou

positivo diminuir o volume de ônibus. O que precisa é que seja aumentado o volume de transporte ofertado e isso tem sido feito constantemente todos os anos.

A segunda questão o Conselho de Transporte, estamos revendo a portaria que criou o modelo do Conselho de Transporte. Vamos apresentar um novo modelo e gostaria, realmente, de fazer isso no próximo ano, criar esse conselho. Então, estou dando a notícia.

A questão da CET, foi referido de novo, um dos itens era a questão da zona Azul que arrecada mais ou menos 5 milhões. Já vou pedir ao Coronel Reis que é o diretor financeiro para colocar esses valores que você citou, essas rubricas, na página da Internet cada um dos valores. Não tem problema. Se puder, mensalmente, não sei como é fechado na CET, se puder será colocado mensalmente, senão, trimestralmente, ou como for possível. Existe o compromisso da transparência com esses valores. Se não está claro em nossa prestação de contas gostaria de assumir o compromisso de que ficará claro.

Na questão da motofaixa levantada pelo Gil realmente não tivemos um bom resultado da motofaixa que foi feita na Rua Vergueiro. Ainda estamos analisando o porquê de lá ter aumentado o número de acidentes. Há, evidentemente, uma circulação maior de motocicletas do que havia antes mas a soma dos acidentes lá e na 23 de Maio se manteve igual ou até aumentou um pouco. Estamos acompanhando. A CET está acompanhando as duas motofaixas. Fizemos algumas adaptações como colocar os radares nas conversões, um dos problemas era a conversão de veículo na Sumaré, particularmente isso, então, na conversão estava acontecendo muito acidente. Colocamos as câmaras para fiscalização. Estamos acompanhando mas os resultados não são o que se esperava quando foi feito o projeto. Hoje temos esse acompanhamento mas se não identificarmos quais são as questões de acidente não vamos fazer outras motofaixas na cidade. O acompanhamento dessa modalidade ou facilidade para as motocicletas depende de um correto acompanhamento dos acidentes. Como não houve redução dos acidentes, pelo contrário, houve um aumento, hoje estamos fazendo reduzir esse volume de acidentes por interferir em cada um dos itens que

levantamos mas hoje não tem nenhum desenho de motofaixa sendo feito na Cidade de São Paulo.

Gostaria que o Pedro complementasse mais alguma coisa.

O SR. PEDRO LUIZ DE BRITTO MACHADO - Só para complementar uma coisa que o Fábio falou, sobre a Zona Azul e sobre as despesas de comercialização.

Essas despesas, toda receita, tanto dos ônibus, do metrô e da CPTM da região metropolitana, passa pelos cofres administrados pela SPTrans que é a conta-sistema. Essa conta-sistema é pública. Nós publicamos na internet diariamente esses valores.

Essa receita de comercialização vem de alguns agregados que nos pagam, pois vendem nossos bilhetes. Todo esse crédito é diariamente lançado, e essa informação é pública.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PEDRO LUIZ DE BRITTO MACHADO – Acesse o site da SPTrans. Isso é controlado pelo Tribunal de Contas do Município e do Estado, porque envolve, também, recursos do Estado.

Quanto aos sanitários nos terminais, acho que se trata de sanitários nos pontos finais, porque nos terminais já têm. Então, há o anseio dos senhores operadores por um sanitário. O que é justo. Essa é uma obrigação das empresas. Eles, às vezes, negociam com as padarias do lado ou montam um sanitário.

Diante das muitas reclamações dos operadores, estamos pressionando as empresas, porque a obrigação é deles.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) – Pedro, vou fazer um pedido: para que as empresas disponibilizassem na internet, se têm acordo com a padaria ou com o boteco, quais são os sanitários disponíveis para os usuários. Temos de estar transparentes, porque o Sr. Secretário falou sobre a CET. Tem de por na internet. A Secretaria tem primado pela transparência. Nesse caso, as empresas têm de colocar.

O SR. PEDRO LUIZ DE BRITTO MACHADO - Mas não é para o usuário. A pergunta foi para os operadores.

P – Nos terminais, mesmo.

R – Para os terminais?

- Tumulto.

P – Para motoristas e cobradores nos finais. Onde estão utilizando os sanitários?

R – O ponto-terminal. Não sei se o senhor acompanhou...

P – Precisa avisar à população onde está. É simples.

O SR. GILSON BARRETO – Presidente, aproveitando a oportunidade, a respeito do TEG, as escolas não tem uma faixa para parada das vans para as crianças descerem. Então, seria importante que colocassem uma faixa – o que é simples – para dar maior segurança às crianças, às famílias.

O SR. PEDRO LUIZ DE BRITTO MACHADO – Isso é para a CET.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) - Só queria complementar, porque, nas portas das escolas, há sujeitos que chegam cruzando a pista. Há uma confusão generalizada. E dá insegurança. Até hoje, não vi acidentes. Mas não precisamos esperar o primeiro para corrigir isso.

O SR. PEDRO LUIZ DE BRITTO MACHADO – Quero complementar uma fala do Marcelo, sobre o tamanho dos ônibus.

Os permissionários, como dissemos, vieram dos antigos clandestinos – perueiros. Eles entraram com suas peruas; depois, vieram vans e micro-ônibus e, pela lei editada nesta Casa, o número de permissionários está limitado. Não podemos aumentá-lo – mesmo que quiséssemos, devido à vedação legal.

A nossa discussão com eles é no sentido de que aumentem a capacidade de seus ônibus. Então, isso responde a pergunta dele, porque, antes, havia uma quantidade de pequenas vans e, hoje, são ônibus, porque a demanda tem crescido. A demanda tem crescido

muito.

Mas também concordo com ele: o ideal é que os ônibus parem de crescer. O ideal é que as pessoas trabalhem ou estudem perto de suas casas, deslocando-se menos, ou que haja o transporte sobre trilhos, metrô, metrô leve.

Agora, outra observação: o senhor falou que a solução é metrô. Mas a Prefeitura já passou recursos para a companhia do Metrô, a qual não conseguiu gastar tudo, porque, hoje, existe uma dificuldade. Precisamos colocar na cabeça: em nível nacional, o que os governos federal, estadual e municipal querem implantar a iniciativa privada não está conseguindo cumprir.

O metrô de São Paulo que é uma sumidade, etc. e tal, não está conseguindo gastar todo o dinheiro já repassado pela Prefeitura. Não é culpa deles. Não tem empreiteiro, projetista. O Brasil ficou muito tempo parado e, agora, deu esse boom! É um problema nacional. Já estive aqui há um ano e falei isso. Hoje, ainda há recursos nossos não utilizados pelo metrô.

Se o metrô será ou não feito, é uma decisão de estadista. Ou faz agora ou faz daqui a 10 anos.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) – Nada mais havendo a tratar...

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) – Você quer responder sobre os novos terminais de ônibus para 2012?

O SR. PEDRO LUIZ DE BRITTO MACHADO – Temos previstos para 2012, três novos terminais: Perus, Jardim Ângela.

P – O Brasilândia?

R – Estamos com problema de espaço, de terreno, no terminal Brasilândia.

P – Cidade Ademar? Vila Sônia também?

R – Não. Ele perguntou o seguinte: o Vila Sônia está sendo feito pelo metrô. É integrado pelo metrô. Há os dois terminais rodoviários: Vila Sônia e Itaquera.

P – Estamos pensando, mas, não para o ano que vem, em mexer no projeto...

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PEDRO LUIZ DE BRITTO MACHADO – Isso.

- Manifestação fora do microfone.

(NÃO IDENTIFICADO) – E a questão da transparência desse processo na CET?

As reclamações que chegam lá, eles abrem processo...

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) – Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada esta audiência pública. Lembrando aos senhores que a íntegra desta audiência pública constará de Notas Taquigráficas, que serão anexadas ao projeto.

Agradeço ao Sr. Secretário e toda sua equipe pela presença.

Tenham todos, senhoras e senhores, uma boa tarde!

Muito obrigado.

Está encerrada a audiência.