



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 TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA,
TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA

PRESIDENTE: SENIVAL MOURA

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA.

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 27 DE NOVEMBRO DE 2013

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Orador não identificado
- Manifestação fora do microfone
- Exibição de imagens
- Suspensão
- Documento lido a ser encaixado pela Secretaria da Comissão

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Bom dia a todos. Declaro abertos os trabalhos da 8ª reunião da Comissão Permanente de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia, de 2013. Essa audiência se realiza na data de hoje, 27 de novembro de 2013, às 10h30, na sala Tiradentes, 8º andar.

Informo que essa audiência está sendo transmitida através do portal da Câmara Municipal de São Paulo no endereço www.camara.sp.gov.br no link Auditorios On Line.

Essa presidência informa ainda que a íntegra dessa audiência pública está disponível ao público no mesmo portal, no link Audiências On Line.

Registro a presença dos Srs. Vereadores: Coronel Telhada do PSDB; Ricardo Young do PPS; Senival Moura do PT, na presidência; Vavá, também do PT.

Essa reunião é para deliberar sobre a seguinte pauta, que será lida.

Item 1º é a audiência pública ao PL 481/13 de autoria do Executivo que dispõe sobre a concessão, precedida ou não de execução de obra pública, para exploração, administração, manutenção e conservação de terminais de ônibus vinculados ao sistema de transporte coletivo urbano de passageiros na cidade de São Paulo.

Item 2º é a audiência pública ao PL 221/13 de autoria do nobre Vereador Orlando Silva, do PC do B, que altera a Lei nº 12.490, de 03 de outubro de 1997, para isentar do programa de restrição ao trânsito de veículos automotores no Município de São Paulo, os veículos destinados ao serviço de escolta, e dá outras providências.

Temos a honra de anunciar, como convidados, os Srs.: Denilson Ferreira, Diretor da SPTrans; Roberto Moura, também da SPTrans - São Paulo Transportes S/A; e Paulo Rogério Rizzo, Vice-Presidente do Semeesp.

Passemos ao primeiro item da pauta. Pergunto ao Sr. Denilson quem fará a apresentação sobre o PL 481/13 de autoria do Executivo. É o senhor mesmo? (Pausa)

Tem a palavra o Sr. Denilson Ferreira. Tem também a apresentação de vídeo. Ok, fiquem à vontade.

- Apresentação de vídeo.

O SR. DENILSON FERREIRA – Bom dia Sr. Presidente Vereador Senival Moura. Saúdo os Srs. Vereadores presentes: Ricardo Young, Coronel Telhada, Valdemar. Cumprimento todos os presentes.

É importante hoje estarmos dedicando esse tempo para discutir um tema de extrema relevância que é o Plano de Mobilidade Urbana na cidade de São Paulo, ou seja, o Transporte Público na cidade de São Paulo, com foco específico nos terminais urbanos.

Nosso Plano de Mobilidade Urbana prevê mais que a duplicação da rede existente de corredores e amplia, drasticamente, a quantidade de terminais existentes na cidade de São Paulo.

Antes de falarmos especificamente dos terminais, é importante que possamos relatar aquilo pretendido por nós em relação aos corredores. Afinal de contas, os terminais são parte dessa grande rede, dentro de um processo de integração com os modais existentes na Cidade.

Nesse mapa da Cidade temos os terminais e os corredores existentes. Essas pequenas linhas, mais finas, vermelhas, são as vias estruturais da cidade de São Paulo. São aquelas mais importantes que, em tese, nessas grandes vias estruturais, poderíamos, ou melhor teríamos, as condições de implantar corredores de ônibus. Estamos falando de 1,2 mil quilômetros, aproximadamente, de vias estruturais.

Quando olhamos os corredores existentes, vemos que apenas 120 quilômetros desses 1,2 possuem corredores instalados.

Sabemos a relevância e a importância da fluidez para a mobilidade urbana na instalação desses corredores.

Então isso mostra o tremendo desafio que temos para os próximos anos no sentido de melhorar essa infraestrutura.

Essa linha mais grossa retrata os corredores existentes. Demoramos 460 anos na

Cidade para implantar 120 quilômetros. Nosso desafio é, nos próximos 4 anos – meta estabelecida pela Administração – implantar mais 150, ou seja, mais que dobrar.

Para isso temos de ter uma infraestrutura de apoio que são esses terminais. Os terminais exercem papel fundamental na operação do sistema. São eles que permitem o bom funcionamento, a fluidez e a velocidade, garantindo maior mobilidade aos usuários e aos trabalhadores que se utilizam, diariamente, do sistema de transporte público. Estamos falando de dez milhões de viagens diárias, de ônibus especificamente, ou melhor, de viagens de transporte coletivo que incluem trem e metrô.

Dessas dez milhões de viagens diárias, 80%, aproximadamente, se faz através de ônibus. Quer dizer, são 8 milhões de viagens de ônibus.

É importante refazer todo esse planejamento, essa funcionalidade do sistema no sentido de garantir essa fluidez e essa rapidez do tráfego desses ônibus. Em que sentido? É importante termos classificado o que são linhas locais. São linhas coletoras, alimentadoras, que fazem, na verdade, essa fluidez, melhor, dá essa capilarização dentro do bairro.

É assim: temos a alimentação de todo o sistema, ou seja, são linhas que passam por dentro dos bairros, das vilas e se conectam a um terminal. Daí a relevância do terminal. É no terminal que se faz essa transferência para que a pessoa tenha acesso àquilo que chamamos linhas estruturais.

Vocês têm acompanhado, pela mídia, uma grande discussão a respeito da supressão de linhas ou inclusão de outras linhas. Na verdade, há esse grande replanejamento no sistema como um todo, no sentido de repensar e melhorar o sistema.

Então, na medida em que se tem essas linhas estruturais, você garante maior fluidez. Para isso, é preciso ter infraestrutura requalificada, melhor para esses corredores, o que pressupõe o que estamos propondo para a imensa maioria dos corredores: ultrapassagem nas paradas; cobrança desembarcada na maioria desses corredores, o que garante essa velocidade, já que parte do problema é no momento do embarque – temos esses grandes biarticulados, que carregam até 190 pessoas ou até mais, formando-se grandes filas no

momento da entrada. Então no momento de a pessoa pagar, gera-se um atraso em função do embarque. Bom, na medida em que você tem a cobrança desembarcada, as pessoas já pagaram, estão numa estaçõzinha de transferência, o ônibus para, as pessoas rapidamente se transferem para o ônibus, que segue. E na medida em que os ônibus estão parados, também há possibilidade de ultrapassagem daqueles ônibus que não participam dessas paradas.

As linhas estruturais terão uma classificação de três tipos: as linha paradoras, que vão parando ao longo de todo o trajeto do corredor; as semi-expressas, que param somente em algumas paradas; e as expressas, que fazem um percurso maior.

É importante requalificarmos dessa forma porque sabemos que a grande concentração de moradias, a grande densidade demográfica, está mais nas periferias da cidade, enquanto a concentração de emprego está mais localizada ao centro. Então temos deslocamentos concêntricos diariamente na cidade. Ou seja, as pessoas vêm de manhã para o centro da cidade e retornam ao final da tarde. Então há pessoas que pegam a sua condução lá no extremo e vêm até o centro, de modo que não há necessidade de ficar parando. Isso daria maior capacidade, maior eficiência, maior sustentabilidade para o sistema. Dessa forma, poderia ser garantir uma requalificação de todo o sistema.

Os terminais entram nesse processo exatamente garantindo essa possibilidade de transferência. Esse conjunto de linhas alimentadoras nos bairros se desloca para os terminais, e os ônibus que entram nas linhas estruturais são essas linhas que fazem os grandes percursos. E isso evita também o congestionamento, que é comum nas paradas dos corredores, e que geram atrasos, diminuem a velocidade, enfim, diminuindo a qualidade do sistema como um todo.

Aqui temos o conjunto de terminais existentes na cidade, em número de 29, que atendem o sistema existente.

O nosso plano de mobilidade está dividido em três etapas, e é um plano de longo, já que a implantação está prevista para até 2025, com esse compromisso do Governo de, nos próximos quatro anos, implantar 150 quilômetros desses corredores e mais 19 terminais, que é o que está projetado.

A primeira etapa são essas linhas amarelas, onde temos o corredor leste, que é basicamente sobre a Radial Leste, dividido em três trechos: o trecho 1, o trecho 2, a Av. Aricanduva, a Av. Itaquera; o sistema viário de apoio ao Corredor Berrini; o sistema viário

Capão Redondo-Campo Limpo; o Vila Sônia; o binário Santo Amaro; o M'Boi Mirim, com o complexo viário do Jardim Ângela.

Em que pese o fato de que a zona Leste seja a região mais populosa da cidade, vale notar que não há sequer um corredor instalado nessa região. É importante dar esse destaque, já que nesse momento passa-se a ter uma infraestrutura de transporte coletivo por ônibus na zona Leste da cidade. Esse é um fato bastante relevante.

Terminais propostos na etapa 1: Perus, no extremo, uma região que carece dessa infraestrutura; Terminal Jardim Ângela, que será próximo ao Jardim Ângela existente, que já está saturado, com a sua capacidade ocupada; o Novo Terminal Pararheiros, no extremo sul da Cidade; o Terminal Itaquera, junto à estação de metrô Itaquera; e o Termina Vila Sônia.

Serão 20 terminais, dos quais cinco serão parte dessa primeira etapa.

E qual é o critério dessas etapas – primeira, segunda e terceira?

A primeira etapa é aquela em que todos os processos estão mais avançados. Essa primeira etapa está praticamente toda contratada, com processo de licenciamento mais avançado, com licitação já feita. Em alguns lugares, inclusive, já há obras.

Então, lá em cima, vocês estão vendo os 120 km existentes mais 94 km que seriam adicionados ao sistema já nessa primeira etapa, e, desses, 20 km não são novos corredores, mas requalificações de corredores. Nesses 20 km, tem uma parque que fica no Inajar de Souza, no sentido Nova Cachoeirinha; e o Guarapiranga, M'Boi Mirim, que já são corredores existentes, mas que carecem de uma requalificação, ou seja, uma melhora.

Acho que o Vereador quer fazer uma pergunta.

O SR. RICARDO YOUNG – Essa primeira etapa ocorre simultaneamente à reforma de corredores já existentes, como por exemplo o Largo XIII.

O SR. DENILSON FERREIRA – Simultaneamente. O Inajar é um caso desse. Já começou a obra – se vocês passarem lá, verão máquina, gente trabalhando –, e é uma requalificação – reforma do pavimento, com colocação de pavimento rígido; colocação de novas paradas, e, em alguns casos, transferência para o lado esquerdo quando estava do lado direito. Enfim, tem todo um processo de melhora desses corredores existentes.

A etapa 2 – e é etapa 2 porque já vem num processo de licitação e licenciamento, que acontecem nesse momento – adicionaria 134 km de corredores: o 23 de Maio, que estamos chamando de BRD Norte-Sul, que sairia de Santana, chegando até o finalzinho da Interlagos; o Corredor Nossa Senhora de Sabará; o Corredor Miguel Yunes; o Corredor

Coccaes (?), ali já na região sul da cidade, nas proximidades da Represa Billings; o Belmira Marin; Vila Natal, lá embaixo; o Celso Garcia, na zona Leste, completando aquele forte investimento da zona Leste em corredor, que é aquela linha verde lá em cima; o Perimetral Itaim Paulista-São Mateus, que é um fato novo na cidade. E digo isso porque, normalmente, os investimentos em corredores têm essa característica radial – sai de um ponto extremo e vai para o centro. E agora estamos criando os corredores perimetrais, dando novas opções. Isso porque sabemos, através das pesquisas origem-destino, que tem muitas viagens que devem ser feitas também ao longo desse percurso, e sabemos também que os investimentos nos eixos de transportes também são indutores ou vetores do desenvolvimento econômico na cidade. Então é importante que se façam esses investimentos. Esse corredor sai ali da (Ininteligível) Bischoff, entra na Estrada do Iguatemi, entra num pedacinho da Luiz Mateus. E segue lá para cima, onde terá o Terminal Itaim Paulista, na Dom João Nere. É aquele pedaço lá. É isso aí. Bom, seguindo, teria o trecho 3 da Radial Leste, que é uma complementação que iria até a Cidade Tiradentes – está ali como amarelo, mas seria etapa 3. A Radial é a linha amarela, logo embaixo da Celso Garcia, um trequinho final que complementaria, até chegar a Cidade Tiradentes. O Perimetral Bandeirantes, na Salim Farah Maluf, sairia do Brooklin, pegaria a Bandeirantes toda, a Tancredo Neves, a Iaiá Melo, chegando até lá em cima, na Salim Farah Maluf.

Então você vai aumentando a rede e a possibilidade de conexões, integrações, interligando com outros modais existentes. Tudo isso, obviamente, planejado também com os planos existentes – os planos do Governo Estadual, seja de corredores da MTU, os corredores metropolitanos, seja os monotrilhos, as extensões do Metrô, da CPTM, enfim.

Os terminais propostos, ou seja, os 15 adicionais nessa etapa 2, para completar os 20 que eu mencionei no início: Jardim Eliana, Pedreira, Varginha, Jardim Aeroporto, Jardim Miriam, Baronesa, Concórdia, Ponte Rasa, Itaim Paulista, Vila Mara, São Miguel, São Mateus, Anhanguera, Santana e o Aricanduva. Falo rapidamente porque iremos falar de cada um deles.

Então esses são os terminais existentes e as suas cargas de transportes. Então estamos falando de uma área de 412 mil m², com demanda diária atendida de 1,5 mi de pessoas por dia para o que temos hoje.

O SR. RICARDO YOUNG – Então teríamos Capelinha, Parque Dom Pedro e Santo Amaro como as três maior movimento nessa lista?

O SR. DENILSON FERREIRA – Isso. De maior capacidade, sim. O Capelinha com

215 mil pessoas ao dia. É uma cidade.

E esse é um fato bastante relevante nesse contexto, Vereador, lembrando que o projeto é para concessão desses terminais. Então esse novo conceito que está sendo proposto, e que fundamenta a ideia das concessões, é de que os terminais deixam de ser locais de passagem para serem pontos concêntricos, ou seja, que as pessoas também se desloquem para esses terminais – onde se tenha serviços, serviços públicos, comércio, bancos, enfim, outros elementos que façam com que as pessoas se desloquem para esses terminais. Então que esses terminais, do ponto de vista urbanístico, também sejam pontos de indução de desenvolvimento. Quando falamos em serviços públicos, por exemplo, já iniciamos conversas com o Governo do Estado para que alguns desses terminais também tenham as Fatecs, as Etecs, os Poupatempos, etc. Enfim, que tenham a possibilidade de que sejam pontos onde as pessoas resolvam problemas do dia a dia, possa ir a comércios. Por que não termos shopping center, por exemplo, nesses terminais, onde seja possível, onde haja viabilidade? Pode-se ter serviços públicos como creches, UBSs, enfim.

O SR. RICARDO YOUNG – No conceito de cidade multicêntrica, os terminais seriam elementos de apoio fundamentais aos serviços públicos.

O SR. DENILSON FERREIRA – Exatamente. Esse foi o nível de conversa havida com a Secretaria Municipal do Desenvolvimento Urbano ao longo de todo esse processo. A proposta do novo Plano Diretor Estratégico da cidade coloca esses eixos de transporte como eixos de desenvolvimento urbano da cidade, trazendo uma nova lógica urbanística para a cidade, proporcionando desconcentração dos empregos, criando novos polos de desenvolvimento na cidade, gerando emprego, etc. É um pouco nessa ordem.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Na verdade, eu queria que você apresentasse, e, quando você terminasse, nós abriríamos para o debate, porque os vereadores certamente vão querer fazer algumas sugestões ou perguntas, etc. Acho que seria importante, porque, senão, o tempo não vai ser suficiente, porque já são 11 horas, e às 12 horas temos que descer para a nossa reunião ordinária.

Aproveito para informar que a presença do convidado do Vereador Ricardo Young para fazer parte da mesa, o Sr. Felipe Augusto Faria.

O SR. DENILSON FERREIRA – Então os 20 terminais propostos estão de acordo com o projeto, as áreas construídas que estão sendo propostas e a demanda de área estimada que esses novos terminais atenderiam. Então vamos destacar o Jardim Ângela, com 240 mil

pessoas. E lembro que esse terminal estaria absolutamente integrado com a estação de metrô Jardim Ângela, que está sendo proposta ali naquele local, com uma extensão da Linha Lilás, a Linha 5, que teria extensão até o Jardim Ângela. Destaco também o Itaquera, qual inclusive já está em obra, na etapa 1, e é parte do compromisso para a Copa, com a ampliação do Terminal. Destaco também o Jardim Miriam, o Itaim Paulista, totalmente integrado com a estação da CPTM.

Nesses projetos em que prevemos essa área de 161 mil m², a solução que estamos dando nesse momento é a solução de transporte. E o projeto de concessão tem um papel importante nesse aspecto, porque, se aprovado, permitirá a exploração de serviços comerciais, como shoppings, lojas, etc. Então se muda essa infraestrutura a partir desse projeto de implantação que está concebido nesse momento. Esse é o Itaquera...

Aqui tem um conjunto de detalhes técnicos – área construída, tamanho de plataformas, os corredores que fazem conexão – que deixamos registrados, caso os Vereadores necessitem desse detalhamento; mas creio que não seja o caso de ficar citando cada um deles. Aqui temos uma perspectiva do que seria o Terminal Itaquera.

O Jardim Ângela, que é o nosso maior em termos da quantidade de usuários atendidos. Há estimativa de valor. Uma perspectiva do Jardim Ângela. Esse Terminal é bem próximo do Terminal existente. Depois do Terminal temos o Hospital M'boi Mirim, fica numa subida chamada Morro do Índio e logo ali, numa curvinha, é a área proposta. Já há *dumping*, inclusive, e a licitação já está concluída na etapa um.

O Terminal Perus integrado com a Estação da CPTM. Ainda uma perspectiva de Perus. Perus é importante porque embora não tenhamos corredores ali na etapa dois, está prevista na etapa três corredores na Cantídio Sampaio e na Raimundo Pereira de Magalhães, que são eixos importantes de transporte público naquela região.

O novo Parelheiros. O atual está saturado, sobrecarregado, é bem próximo do Rodoanel. Essa via que estamos vendo ali é o Rodoanel. É uma via importante de conexão e há projetos de alargamento, que seria a Saddam Minoe.

Aí dados específicos do novo Parelheiros. O Concórdia vai ser um ponto importante do corredor Celso Garcia em função de que vai estar vinculado possibilitando a integração com a Estação Brás da CPTM. É um terminal pequeno, mas de grande relevância em função do comércio existente naquela região.

O Aricanduva que também está ao longo da Celso Garcia e integrado a CPTM. O

Ponte Rasa que também está no Celso Garcia, também integrado à linha safira da CPTM. O São Miguel também no Celso Garcia, mas lá no extremo Leste. O Vila Mara já no final do Celso Garcia.

Esse é o Itaim Paulista e deve ser um dos maiores, além do Jardim Ângela. Estamos falando de 120 mil pessoas dia, também totalmente integrado à Estação da CPTM. E ele vai receber, vai se conectar diretamente ao perimetral e o Radial Leste, com a Dom João Neri, enfim, com a Celso Garcia. Vai ser um grande ponto de entroncamento. E também um ponto importante em relação àquelas cidades vizinhas: Ferraz, Poá, Itaquá, Suzano, etc.

O São Mateus que seria um novo terminal ali na região, integrado no corredor perimetral. O Jardim Miriam. O novo Terminal Varginha. Esse é importante porque tem uma conexão com a extensão da linha 9 da CPTM. Essa aqui é aquela linha que vem lá de Interlagos.

O Jardim Eliana, na Belmira Marin. No Sabará o novo Terminal Pedreira. Esse Terminal também vai ter uma relevância grande porque vai estar conectado não só ao eixo norte-sul, mas também ao corredor Nossa Senhora do Sabará e o Miguel Yunes.

Um projeto de mais médio prazo que vem sendo discutido dentro do Governo no sentido de melhorarmos o transporte público naquelas regiões lindeiras à Represa Billings, inclusive, com a possibilidade de implantação de *ferry boat* e outras formas de transporte por via aquática.

Há um projeto também do Governo do Estado, o hidroanel viário, que prevê essa conexão dando essa possibilidade intermodal.

O Terminal Jardim Aeroporto. Esse está dentro do corredor norte sul, mas num ponto importante porque está nas proximidades do Aeroporto de Congonhas, dando a possibilidade de conexão com esse eixo do perimetral Bandeirantes – Salim Farah Maluf.

- Manifestação fora do Microfone.

R – Isso. É o monotrilho que está passando ali.

O Santana vai ser importante para a zona Norte porque vamos ter um conjunto de linhas alimentadoras de toda a zona Norte, dando acesso ao início do corredor norte sul. Então ele sai dali, se conecta por túnel na Santos Dumont e vai embora pela Tiradentes.

O SR. RICARDO YOUNG – Sr. Presidente, gostaria de propor ao Denilson, se V.Exa. concordar, que encerrássemos essa parte da apresentação para podermos discutir alguns pontos que estão sendo propostos no substitutivo e poder checar com a SPTrans se

isso está sendo levado em consideração ou não.

Tenho medo que não consigamos discutir, inclusive, o Felipe foi convidado para falar um pouquinho sobre os potenciais de construção sustentável citados em licitações públicas.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Faltam quantos Denilson?

R – Devem faltar uns dois ou três.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Então vamos concluir a apresentação dos terminais.

R – Perfeito. Então o Baronesa lá final da M'Boi Mirim, na Estrada do Embu Guaçu já lá no finalzinho. O Anhanguera no extremo Oeste da Cidade. É isso. Encerramos.

Muito obrigado.

O SR. CORONEL TELHADA - Sr. Presidente, só adiantar aos presentes, nós já havíamos tido essa palestra com o Secretário Jilmar Tatto, então o senhor fez mais para o público presente.

Muito obrigado.

O SR. RICARDO YOUNG – Denilson, muito obrigado pela apresentação, como disse o Coronel Telhada, já estávamos mais ou menos informados a respeito. E o ponto desta audiência pública é que vemos uma enorme oportunidade de executar todas essas obras dentro dos princípios da construção sustentável.

O Prefeito Haddad, ainda em campanha, assinou o compromisso com o Instituto Nossa São Paulo da Cidade Sustentável, se comprometendo a enfatizar em todos os processos de licitação pública ou políticas públicas a dimensão da sustentabilidade. Esse é o caso.

Os terminais terão enorme impacto de modernização da Cidade. Esses terminais estão em sintonia com o que há de mais avançado no mundo. Os terminais passam a ser centros de serviços e atividades urbanas e passam a ter interesse econômico e daí a concessão se torna bastante atraente.

E não podemos perder a oportunidade de termos esses terminais construídos nos melhores princípios de sustentabilidade e adequação paisagística e urbanística, uma vez que serão equipamentos preciosos de agora em diante.

Então além da dimensão técnica que é basicamente o que o senhor nos apresentou, do quanto esses terminais são importantes para o transbordo adequado dos

usuários, a capacidade desses terminais darem conta de milhares e milhares de usuários, tem de se pensar nessas outras dimensões também: o impacto urbano, paisagístico e sustentabilidade.

Então nesse sentido convidei o Felipe Augusto Faria, um especialista na questão de construções sustentáveis e, antes de iniciarmos o debate, peço que o Felipe se apresente e fale um pouco de como a entidade dele está vendo as estações sustentáveis e como estariam reagindo a essa proposta do Governo.

Por fim, Sr. Presidente, gostaria de reiterar que há um substitutivo que já incorpora os elementos do decreto presidencial, porque depois desta audiência pública a minha proposta é que os Vereadores da Comissão de Transporte apresentem esse projeto em coautoria para que possa avançar.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra o Sr. Felipe Augusto Faria, representando o GBC Brasil.

O SR. FELIPE AUGUSTO FARIA – Nossa organização faz parte de um movimento internacional que visa acelerar a transformação das indústrias nacionais da construção civil em direção à sustentabilidade.

Atualmente somos cerca de quase cem GBCs em cem diferentes países. Aqui no Brasil, a criação se deu em 2007. O ganho de suporte vem da iniciativa privada, são mais de 700 empresas que estão dando suporte às nossas atividades focadas em quatro grandes frentes: Educação, disseminação da informação, relação governamental e promoção de uma certificação internacional para edificação.

Um dos pontos principais do foco da organização na construção civil é pelos grandes impactos oriundos desse segmento. Então em dados globais em termos de emissão de CO₂, de 40 a 50%, que no Brasil é menor por causa da matriz energética, mas ainda há muitos impactos, 44% de toda a eletricidade produzida no Brasil é consumida nas edificações, 21% de toda água potável, enfim, é um setor crítico do ponto de vista de impacto sócio ambiental.

Estudos demonstram que as edificações que seguem parâmetros de construção sustentável conseguem reduzir drasticamente tais impactos com forte ganho operacional para aquele que vai ocupar ou se comprometer com a operação da edificação durante o seu ciclo de vida.

Considerando o ciclo de vida de uma edificação de 40 a 50 anos, apenas 11% do custo dessa edificação dentro desse ciclo de vida é custo de construção, 14% é custo com financiamento e 75% é o custo com a operação.

Trabalhando com o processo de certificação como ferramenta *guide line* ou guia para auxiliar aqueles gestores responsáveis pela definição de projeto, construção e pós-operação, trabalhamos em cinco grandes áreas: analisar critérios de sustentabilidade, a localização e como se relaciona com o entorno, a eficiência energética, uso racional de água, qualidade ambiental interna e uso de materiais de baixo impacto ambiental. Dentro desses macrotemas há diversas práticas de construção sustentável que acabam sendo observadas.

No Brasil, uma das formas que usamos para quantificar o crescimento desse setor é analisando a curva de crescimento dessa certificação internacional que promovemos. Uma certificação presente em 150 países, em que o Brasil é o quarto país com o maior número de projetos registrados buscando tais diferenciais. Hoje na cidade de São Paulo todo novo empreendimento comercial de alto padrão busca a certificação como diferencial por várias questões de retorno econômico, não se restringindo à questão de marketing verde.

Temos muitas plantas industriais, centros de distribuição e logística também buscando tais diferenciais com foco nas reduções operacionais. Há muitos casos de obras públicas buscando também o diferencial da certificação por motivos diversos, inclusive, a questão da redução do custo operacional e alinhamento com políticas municipais e nacionais de mudanças climáticas.

Para ter uma ideia, todos os estádios da Copa buscam tais diferenciais frente uma linha de financiamento em que a preocupação é a baixa operação dessa edificação. O mesmo se dá com as instalações permanentes para os jogos olímpicos e o avanço desse movimento nos setores privado e público também passou a fomentar políticas públicas de incentivo.

Destaco a instrução normativa 001, de 2010, alinhada com o programa compras públicas sustentáveis do Governo Federal, em que na construção civil temos essa normativa dizendo, em tese, que a autoridade pública responsável pela homologação de um edital de licitação para projeto ou construção de obras públicas federais, tem de seguir e considerar diversas práticas de construção sustentável que estão listadas nessa instrução normativa.

Exemplo, painéis solares para aquecimento de água, priorizar fornecedores locais, evitar o efeito onda de calor na cobertura dessas edificações para ter ganho em eficiência energética, iluminação eficiente, monitoramento de energia, captação de água de chuva para

reuso, enfim, uma série de práticas listadas.

No ano passado houve um avanço em termos do decreto presidencial 7.745, de 2012, em que a Presidente deixa claro que sustentabilidade tem de ser um dos princípios basilares da lei de licitação pública, o decreto foca nas questões da importância de se lidar com a eficiência energética: uso racional de água e produtos de baixo impacto, visando deixar claro qual a autoridade pública responsável pela elaboração do caderno, que a melhor opção para a Administração Pública não se confunde com menor custo de construção.

Para chegarmos ao ponto de definir qual é a melhor opção para a Administração Pública, temos que considerar qual é o menor custo da edificação. Nesse sentido, um prazo coerente da operação da edificação tem de ser considerado. É mais ou menos essa a linha apresentada pelo decreto, e temos vários exemplos de obras públicas que estão passando a inserir tais conceitos nas suas edificações.

Para encerrar, uma das barreiras que temos com a construção sustentável é a falta de informação. Às vezes, o profissional da construção civil não tem noção de quanto ele impacta socioambientalmente no planeta, mas principalmente porque ele não conhece ou subestima qual seria o aumento de custo da construção. Ele pensa que o aumento de custo é de 30%, mas, na verdade, todas essas edificações estão mostrando que aumenta de 1% a 7% no máximo.

A construção de uma fábrica da Coca-Cola, num município vizinho a Maceió, teve um acréscimo de custo de construção de apenas 3%. Então, imagine a dificuldade de encontrar fornecedores com produtos de baixo impacto em Maceió. Também o setor pode ter uma visão muito imediatista, então ele prefere investir um pouco a mais para ter uma grande redução operacional.

Um bom projeto, em que você integra expertises diversas, focado em eficiência, consegue fazer uma maximização de iluminação natural, ventilação natural; você vai definir fachadas com técnicas que reduzem a carga 30 da edificação; um telhado branco, ou um telhado verde; se é fachada de vidro, vidros de alta eficiência, que deixa entrar a iluminação, mas barra o calor. Na área interna, selantes com baixo teor de compostos orgânicos voláteis,

enfim. Há *Guide Line*, passo a passo, que pode ser seguido sem ter aumento nos custos, mas que vai te dar grande redução do custo operacional, na qualidade de vida, dando mais satisfação e conforto a usuários dessas edificações e também evitando retrabalho de reforma, etc.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – O Sr. Felipe trouxe algumas preocupações, deixando claro que o custo maior do empreendimento acaba sendo o operacional.

Tem a palavra o nobre Vereador Vavá.

O SR. VAVÁ – Sr. Felipe, eu gostaria que você citasse algumas obras públicas que estejam seguindo esse padrão, porque até poderíamos fazer uma visita ao local. Acho que seria importante se você citasse algumas.

O SR. FELIPE – A nova sede da Prefeitura de Itu é um dos primeiros empreendimentos que receberam essa certificação internacional, que conseguimos identificar alguns diferenciais. Esse é o empreendimento público mais próximo de São Paulo.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra o nobre Vereador Ricardo Young.

O SR. RICARDO YOUNG – Vou fazer uma pequena correção. Não é o custo operacional que é maior. Acho que o Sr. Felipe foi bastante claro que, quando se faz o estudo de viabilidade de um projeto como esse, tem que incluir a soma do custo da construção mais o custo operacional, porque na construção sustentável o custo operacional é menor; o da construção é ligeiramente maior e o operacional é menor, sendo que o eventual diferencial no custo da obra é amortizado pela redução do custo operacional no tempo.

E como ele falou, às vezes o agente consultor é diferente do operador: para o operador interessa o custo operacional menor, mas não necessariamente isso seja importante para o consultor.

Como estamos imaginando contornar esse problema? E é muito importante a presença do Sr. Denilson, porque já falamos com o Secretário sobre isso e tivemos uma sinalização positiva dele. Porém, evidentemente, não havia os detalhamentos, então, acrescentamos o segundo artigo ao PL 481, que diz o seguinte: “O poder concedente escolherá, dentre as melhores propostas, os concessionários cujas empresas possuam políticas de certificações ambientais comprometidas com as construções sustentáveis”.

“Artigo VII: o edital de convocação deverá prever as diretrizes previstas do Decreto Federal 7.746, de 2012, que prevê menor impacto sobre recursos naturais, como flora, fauna, ar, solo e água; preferência para materiais, tecnologias, matérias primas de origem local; maior eficiência na utilização de recursos naturais, como água e energia; maior geração de empregos, preferencialmente com mão de obra local; maior vida útil, menor custo de manutenção do bem, da mão e da obra; uso de inovações que reduzam a pressão sobre recursos naturais; origem ambientalmente regular dos recursos naturais utilizados nos bens, serviços e obras”.

Esse decreto é federal e está claro na justificativa uma regulamentação do Art. 3º da 866. Como a 866 trabalha com a técnica o preço, sendo que o preço é um componente fundamental, se não houvesse essa regulamentação evidentemente o preço ficaria prejudicado.

Esse é o adendo que estamos fazendo no substitutivo que proponho que seja de coautoria da Comissão de Transportes, como a contribuição da Comissão para a Secretaria de Transportes e a Prefeitura.

Nunca vi uma exposição tão sucinta, precisa e didática sobre construção sustentável como a do Sr. Felipe. Parabéns!

Pergunto ao Sr. Denilson como a SPTrans vê a possibilidade desse substitutivo e a incorporação desses princípios ao substitutivo.

Obrigado.

O SR. DENILSON – Cumprimento e agradeco ao Sr. Felipe pelas informacoes. Começo afirmando o compromisso dessa administração, especificamente do Secretário Jilmar Tatto, de absoluto compromisso com as questões relacionadas a sustentabilidade.

De modo geral, a frota de São Paulo é ímpar por utilizar 20% de biodiesel na mistura do combustível, e isso é raro no mundo. Sabemos que o biodiesel tem um ciclo de carbono totalmente diferente dos combustíveis fósseis, também dos empregos gerados pelo biocombustível no país; também em relação à poluição local, ou seja, retirar a quantidade de material particulado que é gerado pelo diesel, também a chuva ácida, etc.

E na medida em que evoluímos na funcionalidade do sistema, obtemos um ganho de eficiência absurdo, reflexos ambientais diretos. O compromisso com a requalificação dos trólebus na Cidade também tem um papel muito importante em relação à poluição local, além dos gases de efeito estufa.

Em todos os nossos projetos, sejam de corredores ou terminais, ainda que não estejam todos os itens do *Guide Line*, há um compromisso com a sustentabilidade, em relação a iluminação natural; captação de eletricidade, via fotovoltaica, dentro do possível. Por exemplo, em relação às estações de transferências onde haverá cobrança desembarcada, está previsto que a alimentação seja via captação fotovoltaica, então, isso está garantido nos projetos naquilo que for possível.

Reuso de água é um fato importante nos terminais, embora isso não esteja expresso nos editais, estão nos nossos projetos detalhadamente. A ideia é ampliar a utilização de combustíveis renováveis na cidade de São Paulo, embora ainda não haja uma definição de qual rumo tomar, porque há um conjunto de tecnologias sendo estudadas. Esta semana, inclusive, houve uma apresentação de um ônibus híbrido para a SPTrans. Então, é um conjunto de soluções energéticas, tanto de eficiência quanto de utilização de combustíveis renováveis, que se pretende para esse Plano de Mobilidade.

Uma das premissas do Plano de Mobilidade é a utilização de energias renováveis;

garantir as ciclovias ao longo de todos os corredores, com os bicicletários ao longo do trajeto e em todos os terminais. Os projetos contemplam iluminação natural. Também é importante dizer os métodos construtivos de menor impacto, por exemplo, onde vai ter ponte ao longo da região lindeira das represas tem de ser balanço sucessivo, não vai ter pilar no meio, tem todo um conjunto de detalhamento que, depois, eu acho que a gente pode falar.

Os estudos de impacto ambiental e os EIAs-RIMAs têm sido elogiados nas câmaras técnicas, temáticas, do CADS. Inclusive, hoje, tem uma reunião importante do CADS que deve ter o primeiro licenciamento prévio do primeiro agrupamento. Olha, já saiu, o Roberto já recebeu a notícia que recebemos a primeira licença prévia da etapa dois. Isso é muito importante.

Os nossos estudos de impacto ambiental foram elogiados em algumas audiências públicas e pelos próprios membros do CADS dizendo que houve um detalhamento importante. A questão do tratamento dos córregos ao longo desses eixos porque sabemos que há muitos córregos, veios de água ao longo desses trajetos todos. Enfim, tem um conjunto de situações do ponto de vista da sustentabilidade como um todo, não só ambiental.

Faço um destaque também na questão da acessibilidade. Esse é um tema tratado com absoluta responsabilidade dentro dos nossos projetos porque é uma determinação da administração e o compromisso do Secretário Jilmar Tatto.

É importantíssimo o destaque colocado em relação a essa situação. Não conheço o *guide line*. Acho que é uma abertura importante para a gente conversar na SPTrans com vocês para a gente ver o que mais podemos melhorar.

A possibilidade das concessões facilita porque na verdade a gente coloca como requisitos para esses concessionários e acho que cabe uma avaliação de um modo geral e mais precisa do que foi colocado. Não vejo nenhuma objeção.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Quanto a sugestão da emenda?

R – Eu não vejo nenhuma objeção neste momento, mas cabe uma análise um

pouco mais profunda, levar ao secretário e discutir.

P – Salvo melhor juízo, já tem um acordo com o líder do Governo, não é isso?

Conversamos aquele dia, sem problemas, então...

R – A questão que eu faria, o Vereador fez bem, que é a questão desses custos todos. Como é que isso entra no sistema. Mas dado o fato, estamos falando de uma concessão, onde a gente prevê que seja remunerada pela própria exploração do terminal, quer dizer, não vai onerar o sistema de transporte, eu creio que é o caso de se discutir sim. Não do ponto de vista da certificação A ou B, mas dos requisitos fundamentais que garantam a sustentabilidade e a gente possa avançar nesses pontos.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Contemplado, nobre Vereador Young?

O SR. RICARDO YOUNG - Contemplado. Eu só gostaria de perguntar ao Sr. Presidente e aos demais membros se estão confortáveis em fazermos um projeto em coautoria como uma contribuição da Comissão de Transporte e pediria ao Denilson que analisasse o substitutivo para eventuais contribuições que possam melhorar a proposta. Assim, teríamos o acordo na Casa, na Comissão de Transporte, com o Secretário da SPTrans e dentro dos princípios do Green Building. Assim todas as partes estariam contribuindo para que o projeto fosse aprovado.

O SR. DENILSON – Essa análise que eu proponho é do pessoal da área de projetos e também discutir com o secretário. Nós estamos tomando conhecimento agora, neste momento. Não vejo objeção, mas tem um ritual necessário.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Foi registrado aqui quando nós tivemos com o Secretário. Foi conversado sobre isso. Ele não colocou nenhum óbice e sem problemas. Acho que dá para a gente fazer.

Denilson, você falou que a etapa dois está em processo de licitação e etc. A licitação está concluída, está em curso? E estando tudo ok, superada a licitação, qual a data prevista para início das obras?

O SR. DENILSON – O nosso cronograma é encerrarmos todo o processo de licitação no final do ano ou início de janeiro para termos contratação ainda no primeiro trimestre de 2014. Esse licenciamento, que é um processo que corre paralelo à licitação, é parte importante dentro desse processo. A licitação neste instante está em fase final de pré-qualificação das empresas. Imagina-se que em meados da semana que vem haja publicação com o resultado final da pré-qualificação, já homologado para que possamos abrir a fase comercial.

O SR. RICARDO YOUNG – Mas este PL não seria fundamental para que se faça essa segunda fase?

O SR. DENILSON – Ele não é impeditivo, mas é fundamental para 2014. Os corredores têm prazo maior de implantação. Estamos prevendo 36 meses, 40 meses, em alguns casos. Há terminais que em 18 meses você implanta. Os projetos que temos são de solução de transporte. Então, na medida em que a gente consiga, paralelamente, tocar as concessões, você altera essa lógica, porque se o concessionário resolver fazer um shopping center, é outra solução. Então, é um processo paralelo, mas isso não impede o processo licitatório que está andando.

É fundamental que tenhamos o processo licitatório e a concessão é outro processo, outra concorrência pública.

P – Vamos dizer que este PL seja aprovado com todas as contribuições das partes. Influencia o processo que já está instalado ou não? Ou só vai atingir a fase das concessões e essas que já estão licitadas seriam alteradas ou não?

R – Não, sofreriam no resultado, no produto, ou seja, aquele terminal do Jardim Ângela com área X de construção, aquilo terá para atender o transporte público. O que vai ter para cima, então é o concessionário. Então, na medida em que temos essa conclusão, alguns ajustes nessa proposta do terminal que nós teremos deverão ocorrer, mas ajustes estruturais. Então, você está prevendo três pisos e o concessionário quer fazer um shopping. Então tem de

mexer na estrutura para prever cinco ou seis pisos, mas no processo licitatório em si são pequenos ajustes e não teria uma situação de impedimento neste momento.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra, pela ordem, o nobre Vereador Coronel Telhada.

O SR. CORONEL TELHADA – Obrigado, Sr. Presidente. Quero parabenizar o Felipe e o Denilson. Obrigado pelo esclarecimento.

Denilson, você falou em ajustes. Temos um problema que toda a vez que vai fazer uma obra chega o técnico que analisa, pensa e dá o melhor de si para executar aquela obra. Sabemos que isso aqui é de suma importância não só para o transporte, mas para a cidade de São Paulo.

O Sr. Secretário Jilmar Tatto expôs isso para nós e foi muito boa ideia, mas toda a vez que você vai fazer uma desapropriação, cria-se um mal estar, ninguém quer ser prejudicado mesmo que se fala ser para o bom da Cidade. É normal a pessoa brigar pelo que é seu.

Estava até vendo melhor o que o Jilmar falou sobre o Jardim Britânia, onde foi arrumado um terreno que tem uma torre e poucas pessoas serão prejudicadas.

Mas existem outros exemplos, como em São Miguel, sabemos que a população está revoltada. Itaim Paulista também.

O que acontece é que até pela posição do local, fica difícil achar outra área, pois precisa-se daquela transição intermodal entre trem, ônibus e metrô, enfim, agregar tudo que estiver próximo.

No caso de Santana – e até moramos na zona Norte – temos sido procurados por vários moradores nesse aspecto, pois, pela exposição que ele nos mostrou fica na Cruzeiro do Sul com Braz Leme, e, ali próximo, temos uma grande praça. É, inclusive, ali no Carandiru, onde era a Casa de Detenção e hoje é uma praça pública.

Não haveria condições de se estudar justamente para utilizar ali, pois daria uns 200

metros de um ponto para o outro? Não teria como tentar levar essa obra para essa praça? Afinal, não estaríamos destruindo uma praça pública, mas, sim, trazendo um grande desenvolvimento para a região e também poupando o máximo de moradores da região.

Haveria condições de se pensar nesse aspecto? Ou é totalmente impensável? Já estaria fechado? O senhor poderia dar um posicionamento para nós sobre isso, por gentileza?

O SR. DENILSON FERREIRA - Claro, Vereador. Aliás, sobre isso, não só Santana, mas Itaim Paulista e em vários dos terminais estamos tendo esse tipo de reação, mas também é natural, pois quem será desapropriado acaba com um desconforto muito grande.

E, sob esse aspecto, estamos tendo a maior responsabilidade possível e também a maior transparência possível no sentido de discutir com as pessoas.

Em relação ao Itaim Paulista, Santana, enfim, outros locais também, analisamos, pelo menos, uma dúzia de alternativas.

E, além das análises prévias, de tentar encontrar a melhor localização e que incomodasse menos as pessoas, ao longo das audiências públicas e das reuniões que nos solicitaram houve várias sugestões locais. Vale lembrar que fizemos centenas de reuniões com moradores e associações, atendemos a todos que nos requisitaram, só em Santana foram, pelo menos meia dúzia de reuniões, além da audiência pública, estivemos com a Associação Comercial, fizemos visitas aos comerciantes por solicitação de vários Vereadores, inclusive com a participação de vários Deputados Estaduais.

Bem, todas as sugestões foram inseridas no nosso sistema de simulação e otimização para ver o que acontece com o transporte.

Muitas vezes, as pessoas nos procuram e dizem assim: “Se você desapropriar em tal local, custa menos, tem menos pessoas, menos imóveis”. Mas, vejam, esse custo não é só o da desapropriação. Tem um custo do sistema que é muito grande. Em alguns aspectos é até difícil de calcular. Por exemplo, para atravessar a Cruzeiro do Sul – a última proposta que estamos analisando – é o local onde é o Terra Terra, do lado de lá.

Para você cruzar, transpor a Cruzeiro do Sul, você tem de, ou construir um túnel – que custaria, aproximadamente, 30 milhões de reais – ou fazer via semáforos. Mas aí tem dois aspectos: ou você trava os ônibus e aí perde todo o ganho de velocidade que o sistema está propondo – tanto na ida quanto na vinda – ou você trava a Cruzeiro do Sul.

Então esses custos se ampliam. Por exemplo: quanto custa um ônibus, parado, com o motor ligado, cinco minutos a mais – que é o cálculo que fazemos durante o entrar e sair – ao longo de 30 anos, multiplicado pela quantidade de ônibus? Isso se analisarmos um ciclo de vida de 30 anos do sistema. E para o usuário, que fica ali mais cinco minutos?

Portanto, há uma série de situações que precisam ser analisadas.

Mas, pegando os critérios objetivos, e há uma série deles, como a questão ambiental, o custo das desapropriações, enfim, não lembro de todos, mas há um conjunto de critérios e nenhuma das soluções que foram colocadas – todas discutidas com as pessoas que estão sugerindo – se demonstrou melhor do que aquele ponto colocado ali.

A melhor solução encontrada até agora é diminuir pela metade a intervenção.

A ideia era pegar a quadra toda, a Darzan – continuidade da Braz Leme –, a Voluntários e a Leite de Moraes com a Cruzeiro do Sul. Então, ao invés de pegar a quadra toda, pegar só a metade. Assim, diminuimos o terminal pela metade.

De qualquer maneira, independente do terminal, existe um projeto antigo de se chegar à Braz Leme, ir até a Cruzeiro do Sul e continuar. E, ali, teria de ser desapropriado, mas já está contido nesse projeto.

Portanto, diminuir pela metade reduzir-se-ia drasticamente a intervenção por ali. Isso está sendo visto para o Itaim, como para vários outros.

Estamos analisando todas as possibilidades, com responsabilidade, e com olhar técnico, para poder levar tanto para o Secretário quanto para o Prefeito. Afinal, essa discussão já chegou ao Prefeito. É um conjunto muito grande a ser desapropriado.

Vejam, ao longo dos corredores, temos, aproximadamente, dez mil imóveis. Não é

isso Roberto Moura? (Pausa) É um conjunto muito grande.

Mas é o velho problema: a Cidade cresceu desordenada e, à medida que vamos tentando organizar, não tem jeito, há um incômodo.

Uma das soluções que temos discutido, e em Santana especificamente a maior dificuldade é com os comerciantes, é essa ideia da concessão, pois se mantém o comércio, e, ao mesmo tempo, requalifica o comércio através do concessionário. Além da lenda que existe em relação á desapropriação.

Sabemos, hoje, que desapropriação leva em consideração não o valor venal, mas o valor de mercado. Mudou essa lógica. Não é mais pago com precatório. Tudo isso foi alterado. Houve uma evolução nesse processo.

As pessoas ficam incomodadas, acham que vão pagar menos, vão dar um precatório. Não é mais assim.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Ok, Denilson. Pelo adiantar da hora, quero agradecer ao Denilson e a toda equipe, ao Felipe, mas peço que permaneçam por mais alguns instantes, pois vamos, a partir de agora, realizar audiência pública do item 2º da pauta, o PL 221/13 do nobre Vereador Orlando Silva, que altera a Lei 12.490 de 3 de outubro de 1997 para isentar do programa de restrição ao trânsito de veículos automotores do Município de São Paulo os veículos destinados ao serviço de escolta e dá outras providências.

Temos um convidado que falará sobre o referido projeto: o Sr. Paulo Rogério Rizzo, Vice-Presidente do Semeesp.

Tem alguém da assessoria do nobre Vereador Orlando Silva que gostaria de fazer uso do palavra? (Pausa)

Havia alguns inscritos que desejavam falar sobre o PL 481/13, mas isso não será possível por conta do adiantar da hora, e temos de cumprir o tempo regimental, pois, precisamos encerrar a audiência pública e, em seguida, ingressar na reunião ordinária. Por isso, não posso fazer a cessão do tempo. Mas, se quiserem fazer algum comentário durante a

reunião ordinária, daí sim, os inscritos podem receber a cessão do tempo. Como já disse, deve ser feito na reunião ordinária, não na audiência pública, pois não conseguiremos atender as exigências do Regimento.

Peço, então, ao Sr. Paulo Rogério Rizzo que, rapidamente, faça seu pronunciamento.

O SR. PAULO ROGÉRIO RIZZO – Bom dia a todos. Agradeço o convite feito pelo nobre Vereador Senival Moura. Cumprimento a todos os presentes e também aos membros da Mesa. Sou representante da classe patronal das empresas de segurança privada do Estado de São Paulo, o Semeesp, o Sindicato das empresas responsáveis pela escolta armada de toda a carga transportada no Estado de São Paulo.

A nossa briga completará quase 15 anos. Desde quando a Lei 12.490 foi instaurada, em 1997, esqueceram que a segurança privada é regida por uma lei federal no País: a Lei 7.102/83, que regularizou a segurança privada em todo o Brasil.

Essa lei prevê que a escolta armada, para efeito da Portaria 995/02, o serviço executado por empresas especializadas em vigilância e transporte de valores, o auxílio operacional no transporte de valores ou de cargas valiosas.

Então, quando se decretou a lei, em 1997, isentaram-se todos os carros blindados das empresas de multas quanto ao rodízio municipal. Mantivemos o serviço da escolta aos carros fortes, mas, hoje, somos multados no horário do rodízio. Conseqüentemente, as empresas de segurança privada tiveram que aumentar a sua frota em 30% a mais, e isso veio a onerar esse serviço.

Por isso, quero ressaltar o seguinte: os carros fortes têm isenção e, portanto, são escoltados. Então, como ficaria uma escolta quando se trabalha em horário de rodízio? Simplesmente, ela abandonaria? Claro que não. Dessa forma, ele é praticamente forçado a aumentar a sua frota.

Um dos problemas principais também é o social, ou seja, os vigilantes de escolta

armada são multados e, com o acúmulo de pontos na carteira, eles não podem mais exercer função de vigilantes de escolta. Aí dizem: a responsabilidade é das empresas de escolta. Sim, das empresas sérias que fazem o correto, porém, muitas empresas passam essa responsabilidade ao vigilante de escolta; ela assume a parte financeira da multa, mas os pontos vão para a carteira do condutor do veículo.

E a condição para ser vigilante de escolta é ser habilitado para dirigir a viatura, diferentemente do carro forte, que somente um dos funcionários deve ser habilitado: o motorista.

Sou ex-vigilante de escolta, também ex-policiaI militar, então tenho muita experiência em escolta. Infelizmente, a escolta armada vem sendo substituída em 30% por produtos eletrônicos para a segurança da carga transportada, porém, a criminalidade aumentou muito, principalmente na região de Campinas, as cargas oriundas do Aeroporto de Viracopos com destino ao Aeroporto de Cumbica e de Congonhas.

Então, estou falando não só pelas empresas do Estado de São Paulo, mas pelo Brasil todo, porque elas vêm de lá para cá e também são punidas com rodízio de outros Estados.

Diante da frota atual de 7 milhões de veículos em São Paulo, entre caminhões e veículos particulares, o CET rebate essa informação dizendo que são 3,8 milhões de veículos, porque uma parte está guardada em casa, ou seja, o cidadão que comprou um segundo veículo por causa do rodízio de veículos.

A quantidade de veículos em escolta rodando por dia em São Paulo chega a, no máximo, 180 veículos, de todas as empresas de segurança. Isso significa 0,072%. O que estamos pedindo não é isenção, não somos melhores do que todas as outras modalidades, mas alguns outros aspectos do mercado são liberados do rodízio. E só aqui no Brasil a escolta armada é utilizada dessa maneira. No exterior, eles não sabem o que é escolta de cargas, eles tratam de outra maneira.

No Brasil, os equipamentos de logística passaram a se tornar produtos de segurança, com o surgimento do GSM, do GPRS, isso se tornou muito viável. E sabemos que a escolta armada é uma solicitação de causa securitária, então, o nosso pedido é que apenas os veículos de escolta armada sejam suspensos do rodízio, e não a todos os veículos de empresas de segurança privada.

O SR. CORONEL TELHADA – Essa Lei 7.102 que o senhor citou, qual é o artigo especificamente?

O SR. PAULO ROGÉRIO RIZZO – Eu peguei a base da Lei, no Título IV da Escolta Armada, Capítulo I, que fala sobre o conceito, nos artigos 41: “Escolta armada, para efeito desta portaria, é o serviço executado por empresa especializada em vigilância e transporte de valores, no auxílio operacional ao transporte de valores ou cargas valiosas”; e 42: “A escolta armada será executada com veículos comuns, guarnição formada por pessoal adequadamente preparado para esse fim, uniformizado e armado”.

Inclusive com o novo Estatuto da Segurança, que está, há quatro anos, aguardando para ser aprovado em Brasília, não mudou esse conceito. O que mudou foi alguma extensão do que seria escoltado no País.

O SR. CORONEL TELHADA – A proposta do nobre Vereador Orlando Silva é sobre veículos destinados a serviços de escolta. O senhor falou dos carros blindados, dos carros fortes.

O SR. PAULO ROGÉRIO RIZZO – Eu quis dizer o seguinte: os veículos blindados, carros fortes, já são isentos do rodízio.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Estão isentos do rodízio municipal. O problema é a escolta de carga?

O SR. PAULO ROGÉRIO RIZZO – É a escolta de carga e escolta de carro forte.

O SR. CORONEL TELHADA - E esses carros são identificados, os vigilantes são uniformizados?

O SR. PAULO ROGÉRIO RIZZO - A escolta armada só pode ser realizada por empresa devidamente autorizada pela Polícia Federal, veículo logotipado, vigilante armado, com uniforme, crachá da empresa e coletes balísticos. Toda escolta realizada fora desse parâmetro é considerada ilegal.

O SR. CORONEL TELHADA – Aí que eu acho que há um sério problema nessa proposta, porque escolta é muito mais abrangente do que estamos falando aqui. Quando se fala em escolta, pode ser escolta vip também. Então acho que teria que mudar a propositura do PL.

O SR. RICARDO YOUNG – Outra condição que estou vendo, dr. Rizzo, é que a liberação da escolta armada não implica na liberação do veículo que está fazendo o transporte de carga. Como é que a escolta armada acompanhará o veículo se ele está preso no trânsito e a escolta liberada do rodízio? É uma contradição.

Com exceção de transporte de valores, os veículos que transportam cargas não são liberados do rodízio. Então, mesmo se a escolta armada seja liberada do rodízio, como ela acompanhará esse veículo?

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Teria que especificar escolta armada para veículos blindados, exclusivamente.

O SR. PAULO ROGÉRIO RIZZO – Vou dar um exemplo, nobre Vereador. Não é o fato só de estar escoltando. Por exemplo, uma operação que vai se iniciar às 10h em Barueri, então temos que estar no cliente nesse horário, sendo que o cliente vai trabalhar fora do rodízio. Como fazer para se deslocar até o local, atender o cliente sem que o meu veículo seja multado?

Os carros da divisão de escolta armada, por lei, são identificados como segurança privada e escolta armada. Já os veículos de supervisão, de apoio técnico, não são liberados. A própria Polícia Federal tem o registro de todos os carros ligados à escolta armada. Então, tenho 330 carros para escolta, 20 carros são operacionais, mas esses não estariam liberados,

somente os de escolta.

Não existe escolta velada, chama-se Vigilante de Segurança Pessoal Privada; ele é vigilante patrimonial, de pessoas, então não estaria enquadrado na liberação do rodízio; somente os veículos logotipados.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – O Relator desse projeto tem de apresentar um substitutivo. Essa é a nossa sugestão para poder superar isso.

Agradeço a presença de todos.

Nada mais havendo a ser tratado, estão encerrados os trabalhos.

Declaro abertos os trabalhos da 26ª reunião ordinária da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Economia; na presença dos Srs. Vereadores Claudinho de Souza, Coronel Telhada, Ricardo Young, Vavá e Souza Santos.

Informo que esta reunião está sendo transmitida através do portal da Câmara - www.camara.sp.gov.br, *link* Auditórios On-Line.

Passemos ao primeiro item da pauta. PL 224/12, do Vereador Adilson Amadeu.

O SR. RICARDO YOUNG – Sr. Presidente, solicito o adiamento desse item para o último item da pauta, uma vez que as lideranças dos movimentos dos ciclistas estão presentes.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – É regimental o pedido de V.Exa. A votos o adiamento. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Está aprovado.

Passemos ao item seguinte.

O SR. VAVÁ – Sr. Presidente, requeiro o adiamento do PL 256/12 por três sessões ordinárias.

O SR. RICARDO YOUNG – Em função de já termos encaminhado essa discussão do rodízio, pergunto se não podemos já votar esse item, seguindo a orientação da Comissão a esses assuntos.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Em votação o pedido de V.Exa. Em

seguido, passo ao pela ordem. Em votação. Como vota o Vereador Coronel Telhada?

O SR. CORONEL TELHADA (Fora do microfone) – Suspensão.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Pela suspensão por três sessões.

O SR. – Respeitando a postura do meu amigo, nobre Vereador Vavá, prefiro ir para a votação hoje. Sou contra a suspensão.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Então, mantém. O pedido de V.Exa. é contra a suspensão.

- Comentário fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Como vota o Vereador Ricardo Young?

O SR. RICARDO YOUNG – Com a suspensão.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Como vota o nobre Vereador Claudinho de Souza?

O SR. CLAUDINHO DE SOUZA – Acho que o Vavá tem motivo para pedir a suspensão, e é um tema... Então, eu...

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Ok, vota favorável. Como vota o nobre Vereador...

O SR.(NÃO IDENTIFICADO) – Favorável, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Vota favorável. Este Vereador também vota favorável. Então, está mantida a suspensão por três sessões.

Passemos ao item 3 da pauta. PL 324/12, do nobre Vereador Arselino Tatto, do PT. Peço à assessoria que faça a leitura do referido item.

PL 324/12. Isenta os portadores de necessidades especiais, física ou mental, do pagamento de zona azul do município de São Paulo. O relator é o Vereador Claudinho de Souza. Parecer favorável. Substitutivo da Comissão de Constituição e Justiça.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Em discussão. Não há oradores inscritos. Encerrada a discussão. A votos. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão.

Aprovado o item 3. Passemos ao item 4, PL 446/13, do Vereador Gilberto Natalini, do PV.

- Dispõe sobre atualização de atividades de microempreendedores que especifica e dá outras providências. O relator é o Coronel Telhada. Parecer favorável. Substitutivo da Comissão de Justiça.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Em discussão. Tem a palavra, pela ordem, o Vereador Ricardo Young.

O SR. RICARDO YOUNG – Sr. Presidente, peço a leitura da justificativa.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Peço à assessoria que faça a leitura da justificativa do PL 446/2013, do Vereador Gilberto Natalini.

O SR. – Os microempreendedores especificados nesse projeto são pipoqueiros, sorveteiros, vendedores de algodão doce e outros profissionais que fazem parte do patrimônio cultural da Cidade. São em torno de 4 mil trabalhadores, que terão sua atividade permitida com regras claras, como manuseio correto de alimentos, e com equipamentos seguros homologados pelo Corpo de Bombeiros. Essas pessoas, pelo fato de estarem quase sempre no mesmo lugar e na mesma hora, são conhecidas pela comunidade e acabam se tornando referência para outras pessoas e ajudam muito, principalmente com informações para quem não conhece o local. Além de justa medida de caráter social, pois cria um mercado formal de trabalho, esse projeto ajuda a estreitar relações pessoais entre a comunidade e esse grupo de trabalhadores. Pelo exposto, peço aos nobres Pares a aprovação dessa proposta.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Em discussão. Não há oradores inscritos. Encerrada a discussão. A votos. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão. Aprovado.

Passemos ao item 5, que é um requerimento, 71/13, do nobre Vereador Claudio de Souza, PSDB.

- É lido o seguinte: (convocação de audiência pública para tratar do decreto 54.157)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Hoje já tratamos um pouco sobre isso. Em discussão. Não há oradores inscritos. Encerrada a discussão. A votos. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão. Aprovado o requerimento de audiência pública do nobre Vereador Claudinho de Souza, PSDB.

Pergunto aos nobres Vereadores se querem fazer uso da palavra?

O SR. CLAUDINHO DE SOUZA– Sr. Presidente, por conta da aprovação do meu requerimento, gostaria de tentar fixar uma data.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Suspendemos os trabalhos por alguns minutos para ver se conseguimos encontrar no calendário uma data.

Passarei, primeiro, a palavra pela ordem ao nobre Vereador Ricardo Young. Depois suspendemos os trabalhos.

O SR. RICARDO YOUNG – Quero lembrar que estamos com o PL ...

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – O último item. O primeiro, que passou a ser o último. Mas o pessoal ainda não chegou.

O SR. RICARDO YOUNG – Ainda não. Então vamos suspender alguns minutos para aguardar.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Era essa a questão de ordem de V.Exa.?

- Comentário fora do microfone.

O SR. RICARDO YOUNG – Vieram, Vereador.

O SR. VAVÁ – Sr. Presidente, pela ordem. Queria reiterar o pedido do nobre Vereador Claudinho, até porque em várias regiões da Cidade que serão alteradas com a criação desses terminais muitos dos comerciantes e a própria população está desinformada. Então, que venha a se esclarecer diante deles se haverá mudança, desapropriação. E esse requerimento de audiência serve para que todos os Vereadores que atuam próximos a regiões que serão alteradas participem, até para situar a população.

Quero parabenizar o Vereador Claudinho de Souza por esse requerimento. Vamos

fazer parte de outros requerimentos para outras regiões.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra o Vereador Claudinho de Souza.

O SR. CLAUDINHO DE SOUZA – Por conta da fala do Vereador Vavá, até por conta da falta de agenda e proximidade do resto do ano, sugiro aproveitarmos minha solução e deixá-la um pouco mais abrangente. Quantos terminais a serem implantados?

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – São vinte terminais.

O SR. CLAUDINHO DE SOUZA – Se o Secretário nos desse o prazer da presença, tudo bem. Se não, técnicos.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Vereador Claudinho de Souza, está havendo audiências públicas em locais pontuais, onde está havendo problema. Eu, por exemplo, já participei de três ou quatro. A audiência sugerida por V.Exa. foi sobre Santana. Se aumentarmos, vai misturar tudo, vai virar uma bagunça. Não daremos conta.

Minha sugestão é manter seu requerimento, que já foi aprovado. Se for o caso, fazemos de outra região. Se formos reunir todo o pessoal de Itaim, São Mateus, vai dar uma confusão generalizada.

O SR. CLAUDINHO DE SOUZA – Tudo bem, Sr. Presidente.

O SR. RICARDO YOUNG – Pela ordem, Sr. Presidente. Em que pese a sensatez da sua proposta de manter o requerimento restrito a Santana, não me parece que temos tido publicidade suficiente sobre as audiências públicas dos outros terminais que estariam ocorrendo nas regiões. Então, talvez devêssemos ter um mecanismo de maior divulgação disso na Casa, para que a população pudesse se manifestar e as justificativas da SPTrans, o detalhamento dos estudos pudesse ser compartilhado com a população.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – É regimental a sugestão de V.Exa. de dar maior publicidade às audiências públicas. A sugestão de V.Exa. é muito bem-vinda. Aí temos de cobrar da SPTrans, como também da Câmara Municipal, quanto a isso.

Tem a palavra o Sr. Denilson.

O SR. DENILSON – As audiências públicas a que os Vereadores se referiram foram as audiências de licenciamento ambiental, de responsabilidade da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente. A condução é deles. Houve 11 audiências públicas na Cidade por consequência desses corredores e terminais da etapa 2, fora as audiências da etapa 1.

Fora isso, a SPTrans fez reunião com todos os proprietários de imóveis (Segue) reunião com todos aqueles que são proprietários de imóveis desses terminais. Na região onde há DUP, a SPTrans fez reunião com todos. Então não há desinformação. Fora as reuniões que nos foram solicitadas: fizemos várias reuniões em Santana, por exemplo, com comerciantes, moradores. Lembro, por exemplo, uma no Colégio Maricallac; reunião na Associação Comercial. Houve várias reuniões.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Eu já participei de algumas delas. Ok. Então atende assim, nobre Vereador Ricardo Young?

Vamos suspender os trabalhos. Em seguida, votaremos o primeiro item da pauta, o PL 224/2012, do nobre Vereador Adilson Amadeu.

Tem a palavra o nobre Vereador Ricardo Young.

O SR. RICARDO YOUNG – Gostaria apenas que o senhor convidasse os representantes do cicloativismo a se identificar, porque eles já chegaram, e o Vereador Souza Santos poderá ver que eles não são somente dois.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Enquanto suspendemos os trabalhos, peço as pessoas que queiram fazer uso da palavra que se inscrevam aqui na Assessoria.

Tem a palavra o Vereador Souza Santos.

O SR. SOUZA SANTOS – Vereador Young, minhas escusas. Eu estava brincando. Você leva muito a sério. Calma aí.

O SR. RICARDO YOUNG – Totalmente a sério.

- Suspensos, os trabalhos são retomados sob a presidência do Sr. Senival Moura.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Nobre Vereador Claudinho de Souza, conforme sua sugestão, a audiência pública será realizada no próximo dia 4 de dezembro, às

10h, no plenário da Câmara, e tratará sobre a instalação do futuro terminal da região de Santana.

Tem a palavra o Vereador Claudinho de Souza.

O SR. CLAUDINHO DE SOUZA – Deve ser normal esse procedimento, mas gostaria de insistir para que a Assessoria envie comunicado para à associação comercial local, ao clube de lojistas, as pessoas mais interessadas. E nós, obviamente, também iremos fazer contato com eles. Mas peço que a Assessoria da nossa comissão informe oficialmente sobre essa audiência.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Todos os procedimentos legais serão tomados de modo que seja dada publicidade à audiência pública.

Quero informar rapidamente que temos que indicar, na região de hoje, um membro para presidir o encontro da premiação Troféu de Gastronomia, que se realizará na próxima sexta-feira, dia 29 de novembro, às 19h. A Comissão tem que indicar um membro para presidir os trabalhos.

O SR. RICARDO YOUNG – Se o Vereador Souza Santos não fizer questão, eu posso aceitar o convite, só que eu tenho limitação de horário até 21 horas.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Dá tempo. Tranquilo. Sem problema.

O SR. SOUZA SANTOS – Vai nos representar bem o Vereador Ricardo Young.

O SR. RICARDO YOUNG – O Vereador Ricardo Young, do PPS, presidirá os trabalhos do dia 29 de novembro, às 19h, quando será ofertado o Troféu da Gastronomia.

Há alguns recados, que darei ao término da reunião.

Há alguns inscritos, aos quais darei a palavra.

Tem a palavra o Sr. Robson Miguel, da Ciclo Zona Norte.

O SR. ROBSON MIGUEL – O nosso pedido como Ciclo ZN é que a votação do PL do Adilson Amadeu se dê de forma imediata, que não se adie mais, mesmo porque ele não retirou, e precisamos de uma definição quanto a isso, se vai votar ou não.

Em relação ao PL dele, tenho a dizer que a cidade ainda tem muito a visão da bicicleta como esporte. Então fica pensando coisas como fuga pela contramão, uma série coisas que é pensada para quem usa como esporte. Na periferia, o pessoal necessita desse meio de transporte, e tem aumentado bastante. Tanto que vamos fazer um (Ininteligível) no final de semana, agora, no dia 30, que até entregamos o convite para vocês, sobre a necessidade de fomentar o comércio de rua. E já que tem dificuldade de estacionar, uma série

de coisas, a bicicleta ajuda no comércio de rua também.

Outra coisa: o único emplacamento que queremos na cidade de São Paulo seria esse emplacamento que nós distribuimos para o pessoal. É um emplacamento que compartilha as vias em São Paulo, para que sejam transformadas em mão (?).

Era o que eu gostaria de falar. (Palmas)

O SR. CARLOS CROU (?) – Carlos Crou, da Ciclocidade. Boa tarde, Srs. Vereadores, Coronel Telhada.

Gostaríamos, em nome da Ciclocidade, que o projeto seja votado imediatamente, que ele não seja mais empurrado para frente.

Entendemos que a cidade necessita de mais vias compartilhadas, de mais ciclovias, para que as pessoas possam utilizar a bicicleta como meio de transporte e como meio de negócios. Entendemos que não é momento para que se emplaque uma bicicleta, sendo que não existem as vias adequadas para que as bicicletas possam ser utilizadas.

Há uma coisa que questionamos, e que já foi questionada da outra vez. Já cansamos de ser bonzinhos. Já voltamos aqui pela quarta, quinta vez; já encaminhamos diversos pedidos e questionamento que não foram respondidos até o momento. Então questionamos justamente a lisura desse processo, do emplacamento de bicicleta, quando o próprio Sr. Adilson Amadeu, o proponente da lei, no passeio ciclístico, não usa os artefatos que ele cita na lei como sendo obrigatórios e adequados para o ciclista utilizar – capacete, que ele não está usando aqui, na foto onde todo mundo está de capacete; o tênis antiderrapante. Então questionamos a lisura desse processo que vem sendo encaminhado pelo proponente da lei. Queremos que o processo seja votado de imediato, e que seja arquivado, porque não existe momento na cidade para emplacar uma bicicleta e colocar mais uma taxa para o cidadão.

O VANDERLEI GONZALES – Vanderlei Gonzales, da Associação dos Ciclistas Profissionais.

Bom dia, a gente queria propor a educação antes: a inclusão do ciclismo nos clubes-escolas; a reinclusão do ciclismo nos jogos universitários brasileiros; a reabertura do velódromo da USP. Faz 17 anos que eu sou ciclista, e há 17 anos está fechado. Tudo se pode lá, menos praticar ciclismo.

A Lei 14.072/2005 autoriza a CET a cobrar uma taxa para realizar competição de ciclismo em São Paulo, no nosso município. Desde 2005, não existe mais competição de

ciclismo em São Paulo. Proponho uma emenda nesta lei, para que consigamos reverter alguma situação nisso.

O ciclismo tem 54 medalhas olímpicas. Seremos o país olímpico, e o nosso município faz esse desserviço ao ciclismo. Daqui a 20 anos, com os nossos ciclistas que terão participado do clube-escola, com os ciclistas que tiverem a oportunidade de se formar em alguma faculdade, teremos melhores cidadãos, melhores ciclistas, melhores motoristas. E nesse momento eu vou apoiar o emendamento; por enquanto, não.

A SRA. SABRINA DURAN – Boa tarde. Tenho cinco itens para falar.

Primeiro: esse projeto de emendamento do Vereador Adilson Amadeu não é demanda de nenhum ciclista, nem de quem usa bicicleta como meio de transporte, lazer ou de esporte, é uma demanda dele, exclusivamente, e que a gente até agora não entendeu.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Mas ele não é ciclista?

A SRA. SABRINA DURAN – Olha, se ele é, só ele quer o emendamento.

E outra coisa: ele é ciclista e despachante. Como já foi colocado numa outra autorização, ele é despachante também. Então ele não tem lisura para propor esse projeto.

Segundo: a relação de causa e consequência que ele coloca não tem absolutamente nenhuma prova factual e nem de número de que o emendamento reduz acidentes. Se tivesse essa causa, estaríamos a salvo da barbárie que acontece todos os dias nas ruas, as mortes no trânsito.

Terceiro: o Vereador não quer ouvir os ciclistas. Se ele quisesse, ele estaria aqui, na outra audiência, em todas as outras, das quais ele não participou. E na audiência passada, inclusive, ciclistas tentaram falar com ele no gabinete e foram absolutamente mal tratados pela secretária dele. Ele se recusou ao debate.

Quarto: a cidade está um caos, em termos de trânsito, poluição, stress. As pessoas estão morrendo por causa da poluição; as pessoas estão estressadas, com problemas psicológicos e físicos por causa dessa cultura carrocrata que vivemos há décadas. E estamos aqui, a essa hora do dia, em horário comercial, debatendo emendamento de bicicleta. Ou seja, o Vereador ele está propondo um delírio para a cidade e um desperdício do dinheiro público.

Por fim, faço coro aos meus amigos, para que essa votação seja hoje, que não se adie mais.

O SR. VLAMIR GONÇALO DA SILVA – Quer saber a situação dos alvarás de táxi: qual o sindicato que nos representa? Eu sou co-proprietário, e não sei o que vai

acontecer. Não estou sabendo. Agora, parece que em janeiro o promotor declarou 180 dias para fazer a licitação, mas, até agora, não tenho uma resposta. Queria saber o que está acontecendo.

A segunda coisa diz respeito à faixa de ônibus: por que nós não podemos andar na faixa de ônibus, se somos um meio de transporte público também?

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Passaremos agora à votação do projeto, depois voltamos ao assunto do taxi.

Peço à Assessoria que proceda à leitura do PL 224/2012, de autoria do Vereador Adilson Amadeu, do PTB.

- É lido o seguinte: (ementa do PL 224/2012)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Em discussão. A votos. Os Vereadores que estiverem de acordo permaneçam como estão. (Pausa) Aprovado, de acordo com o Relator. Rejeitado o projeto.

- Aplausos.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra o nobre Vereador Ricardo Young.

O SR. RICARDO YOUNG – Agradeço todos os representantes da cicloatividade em São Paulo. Sem a participação de vocês teriam sido impossível a rejeição desse projeto. Vocês foram fundamentais para ajudar a esclarecer à Casa e aos Vereadores da Comissão de que esse projeto não era oportuno, além de colocarem uma pauta de reivindicações, sobre educação, regulamentação, sinalização, e assim por diante, as quais devem ser contempladas pela Casa.

Espero que vocês continuem mobilizados pela bicicleta em São Paulo. Obrigado.
(Palmas)

O SR. VAVÁ – Gostaria de parabenizar todo o pessoal envolvido nessa luta.

Comentava com a minha assessora sobre a penúltima novela que tivemos, que contou com a participação de um artista muito famoso, o Cauã Reymond, que incentiva a pista de ciclismo. E mesmo assim o nosso pessoal ainda não entendeu a mensagem. Acho que a bicicleta pode ser utilizada não só para praticar esportes como também para se locomover até o trabalho. Enfim, é uma atividade importante e que deve ser incentivadas.

Parabéns a todos. (Palmas)

O SR. CLAUDINHO DE SOUZA – Sr. Presidente, esse tema está na Casa há muito tempo. E desde quando ele apareceu praticamente a Comissão já tinha um posicionamento muito claro contra o emplacamento. Na realidade, tentamos, até por uma questão de respeito ao Vereador Adilson Amadeu, criar uma situação conciliadora, de forma que ele retirasse o projeto, para que não tivesse um tema desaprovado por esta comissão. O Vereador Police Neto teve um posicionamento interessante, positivo, durante as conversas internas com relação ao tema, visto se tratar de um usuário de bicicleta.

Eu, como em outras audiências citei, ia trabalhar de bicicleta na minha juventude. Por isso, vejo a bicicleta não apenas como esporte, mas também como meio de transporte. Na

região onde eu tenho minha atuação, inclusive, ela é muito usada. Agora, há vícios, há problemas, citados durante as nossas reuniões, de as “bicicletas” faltarem, em alguns momentos, em algumas situações, com o respeito ao pedestre.

Tenho uma cicatriz no rosto provocada por uma bicicleta que me atropelou por estar vindo na contramão. Outro caso ligado a uma pessoa próxima a mim, na Inajar de Souza, ela foi atravessar a rua olhando para um lado que era o normal no sentido do fluxo, quando foi adentrar a rua a bicicleta veio, machucou o pé do ciclista e poderiam ser atropelados durante aquele movimento na via pública.

Na esquina do meu escritório, na Av. Nossa Senhora do Ó com a Av. Santa Marina, é só ir para lá de tarde e observar, são centenas de bicicletas que vêm no sentido contrário, vêm na contramão na Av. Nossa Senhora do Ó, por cima das calçadas ou pela pista mesmo, procurando talvez um caminho mais curto, mais plano, com asfalto melhor e há vários problemas com relação a esse desrespeito por conta, de repente, de uma falta de movimentação das pessoas mais conscientes, mais organizadas, por não fazerem propaganda, um trabalho de conscientização para que haja da parte dos ciclistas um respeito às pessoas que estão a pé.

Normalmente uma proposta de lei começa dentro de casa. Eu que tenho bastantes filhos tenho muitos problemas para administrar, por exemplo, ficavam 20, 30 minutos no chuveiro. Aí a gente cria uma lei permitindo ficar só 10 minutos, porque estava havendo um exagero, um abuso do direito de tomar um banho saudável. Pode-se determinar o desligamento de televisão ou de computador por conta de abuso.

Então na maioria das vezes quando uma lei é apresentada em qualquer segmento da sociedade é por conta de uma agressão que a própria sociedade vem sentido e acaba motivando que alguém tenha a ideia de propor uma lei. Isso na maioria das vezes. Não estou falando exatamente sobre esse caso do ciclismo.

A fala do Gonzalez foi extremamente positiva. Há na lei da CET isenções e devemos buscá-las. Vou tentar fazer um trabalho nesse sentido, buscar em que condições há isenção da cobrança de taxas quando há necessidade da intervenção da CET.

No nosso bairro, por exemplo, temos festas que estão no calendário oficial da cidade de São Paulo e quando necessitamos da intervenção da CET para essas festas há isenção. Então verificar se a lei já não contempla essa necessidade, se não contemplar fica a sugestão para que a Comissão de Transportes faça uma oferta de proposta para que o

ciclismo competitivo, através de federações ou de associações do terceiro setor organizado, tenha essa isenção. Acho que é um assunto extremamente interessante o que foi colocado.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Muito obrigado, nobre Vereador Claudinho de Souza, pelas contribuições. É regimental o pedido de V.Exa.

Quero parabenizar a participação de cada um de vocês desde a primeira audiência. Foram incisivos naquilo que continua sendo o grande objetivo de todos vocês. Alguns ficaram insatisfeitos com o comportamento dos Vereadores, mas foi justamente o que disse o Vereador Claudinho, para buscar um diálogo com o Vereador Adilson Amadeu. Tentamos de todas as formas. Na última audiência – essa prevista para hoje – ia ter a decisão e teve. Tenho certeza que foi da forma que vocês imaginavam. Parabeno mais uma vez cada um de vocês.

Também quero registrar um informativo: “Caminhos da bicicleta da zona Norte. Mais dinheiro no comércio. Avenida Deputado Emílio Carlos, 3.641. Vila Cachoeirinha. Sábado, 30 de novembro de 2013, das 11 às 15h, no Espaço Sarau. Realização Ciclo Zona Norte”.

Está encerrada a questão dos ciclistas. Vamos retomar para finalizar a questão dos taxistas. Há mais dois inscritos. Tem a palavra o Sr. André Ricardo de Souza, da Cooper Unitaxista.

O SR. ANDRÉ RICARDO DE SOUZA – Boa tarde a todos, Sr. Presidente, Srs. Vereadores, o nosso grande problema são as multas nos corredores de ônibus.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Peço silêncio, por gentileza, para ouvirmos o companheiro.

O SR. ANDRÉ RICARDO DE SOUZA – Obrigado. Quero representar a classe taxista e a mobilidade urbana para todos. Por exemplo, estamos brigando por uma causa certa: a mobilidade do táxi. Todo o passageiro que pega táxi quer andar rápido, tranquilo e chegar ao seu destino com qualidade. E representamos essa qualidade e tranquilidade para os passageiros.

Precisamos ser mais bem vistos até em questões referentes a pontuação, à mobilidade dos taxistas entre os corredores, a sustentabilidade do nosso trabalho com carga horária tranquila e que a gente não precise estar se matando, representando frotas de táxis. Sou frotista, tenho uma determinada condição de representação de valores, às vezes não atinjo por causa do trânsito que não permite agilidade na locomoção. Por exemplo, se um passageiro precisa ir para o Aeroporto de Congonhas só temos um caminho: 23 de Maio. E

para chegar até lá não é fácil.

Então, precisamos usar os corredores de ônibus, sermos mais bem vistos com relação às multas. Tive uma multa, não se enxerga nem a placa, mas a multa chegou no meu nome e não consigo ver a placa do meu carro. Paguei a multa e não consegui recorrer.

Outra coisa, poderíamos também pensar um pouco nessas obras que estão sendo feitas na Cidade, se pudéssemos ter um pouquinho mais de consciência de representar o rodízio geral. Meu ponto de vista é o seguinte: das 6h às 9h poderíamos dar preferência ao transporte escolar, táxi, Metrô e ônibus. E assim conseguiríamos diminuir um pouco o número de carros nas ruas, porque todos que entram às 7h iam ter certeza que saindo de casa às 6h, iam pegar o ônibus, Metrô ou táxi e conseguiriam chegar ao seu trabalho. Também as pessoas iam deixar mais os seus carros em casa porque teriam certeza que o transporte público ia funcionar.

Então peço atenção à pontuação das multas, os corredores de ônibus e a mobilidade de todos nessa regra geral de rodízio. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra o Sr. Wanderlei Machado, da CooperUni.

O SR. WANDERLEI MACHADO – Sr. Presidente, Srs. Vereadores, presentes, sou taxista há 42 anos, sou ex-Diretor do Sindicato dos Taxistas por dois mandatos e Presidente de uma Cooperativa de Táxi, meu objetivo aqui é falar sobre alvará.

Hoje há 33 mil táxis na cidade de São Paulo. Esse número é insuficiente para atender a demanda do usuário e a demanda dos eventos. Proponho – passei esse pedido para a Mesa e deve estar protocolado – completar 40 mil alvarás. Estou solicitando seis mil alvarás para a cooperativa, empresa ou os taxistas.

Então estamos solicitando para 2014 três mil alvarás, em 2015 mais dois mil, e em 2016 mais mil, o que dá para atender um pouco melhor a demanda. Dados do Instituto IBGE dizem que 56% participam de eventos em São Paulo. E hoje faltam táxis na Cidade, no Aeroporto, nos eventos, são milhares de pessoas. Chegam a ir 300 táxis para atender um evento e as pessoas ficam duas horas, uma hora e meia esperando um táxi.

Então estou pedindo que seja colocado em pauta, para os Vereadores e todos os presentes ficarem cientes, seis mil alvarás para a Cooperativa. E que esses alvarás que forem contemplados pela Cooperativa sejam intransferíveis, porque senão fica aquele negócio de transferir, querer vender e pela Cooperativa fica tranquilo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra o Sr. Elvio Fernandes.

O SR. ELVIO FERNANDES – Boa tarde a todos. Não venho falar em nome de nenhuma cooperativa ou sindicato, também não tenho a procuração de nenhum taxista da cidade de São Paulo, mas como taxista gostaria de ter uma posição dos senhores com relação à licitação dos 33 mil alvarás que estão parados.

Todos os taxistas hoje trabalham de maneira irregular porque me parece que a Prefeitura entrou com embargo. Gostaria de uma posição desse embargo. Quero saber o que está sendo feito nesta Casa a respeito do edital, pois é interesse nosso de que todos os taxistas da cidade de São Paulo, que realmente trabalham como taxistas, participem dessa licitação. E não donos de alvará que não trabalham com táxi na cidade de São Paulo e que exploram o serviço de profissionais que muitas vezes saem antes do sol nascer e quando chegam em casa não podem dar um beijo de boa noite nos filhos porque já estão dormindo. São 14 ou 15 horas de trabalho num sistema escravocrata em que pagamos 150 ou 200 reais por dia para poder trabalhar. Isso pode até ser legal, porém não é legítimo.

O que queremos é uma licitação transparente. Queremos ter acesso a tudo que for colocado pela Secretaria Municipal de Transportes, pelo Departamento de Transportes Públicos e o cadastramento de quem realmente trabalha no sistema de táxi. Acho isso o mais importante de tudo, porque a partir do momento em que se tem mais de 60 mil condutores de táxi, aquela lei da oferta e procura começa a ser a compra e venda irregular de alvarás. E ninguém aqui pode dizer que esse comércio não existe. Existe sim. É claro e evidente, inclusive, nos jornais, noticiários televisivos e outras fontes da mídia. O Ministério Público tomou ciência e gostaria realmente de saber como anda isso nesta Casa.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Obrigado, Elvio. Primeiro, nós já informamos a todos, por mais de uma vez, que vocês têm de apresentar sugestões, e vocês já o fizeram, salvo melhor juízo foi protocolado um documento de sugestões na Secretária. E isso será apresentado em audiência pública. Isso tem de ficar claro. Então as sugestões que vocês apresentaram serão lidas em audiência pública.

O SR. _____ - Quando vai ser essa audiência pública?

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Isso vamos discutir ainda. É para o próximo ano.

Segundo, a representação está no Tribunal, e está suspensa temporariamente, ou seja, está sobrestado.

Então por enquanto os taxistas estão operando normalmente. Ainda não houve a decisão do Tribunal sobre o que vai acontecer. Se realmente é licitação, tudo indica que a decisão do Tribunal será de manter a licitação, mas isso até hoje não foi decidido, não foi sentenciado. Vocês têm de ter paciência e esperar.

Terceiro, quem cuida de edital não é a Câmara Municipal. Isso tem de ficar claro. Quem cuida do edital é quem vai fazer a licitação, ou seja, o Poder Executivo é quem vai cuidar do edital. Nós vamos realizar audiência pública e sugerir que sejam incluídas, no edital, aquelas sugestões que vocês trouxeram, que são importantes. Vamos sugerir que sejam incorporadas no edital.

Se acontecer a licitação tenho a certeza de que será para o bem de todos os taxistas. Na licitação não há reserva de mercado, o que vai garantir, por exemplo, a experiência de vocês, a pontuação, quanto opera, porque é uma coisa legal e vamos defender. Isso, tenho certeza, haverá acordo entre os 55 Vereadores.

Agora, não podemos em momento algum dizer que tem de ser prioridade para fulano ou beltrano. Isso é reserva de mercado e não podemos fazer porque vamos incorrer em irregularidade. Tenho certeza que nenhum Vereador vai fazer esse tipo de movimento. Vamos pedir a garantia de algumas coisas que vocês conquistaram ao longo do tempo que operam, 30, 40, 50, 20, 10 e aí por diante.

Então sobre os taxistas acredito que respondemos tudo. Sobre a faixa exclusiva, é claro, ela é para o transporte público. Não é para os táxis. Isso já foi falado e discutido diversas vezes. Já houve o posicionamento de diversos Vereadores sobre a faixa exclusiva, ninguém está enganando vocês, porque a faixa exclusiva é para o transporte de massa. Ou seja, o transporte de massa não é para quatro, três ou duas pessoas dentro de um carro, mas é o ônibus que leva 30, 40, 50, 100 ou 200 pessoas.

Isso que vocês têm de entender. É o que defende a maioria dos Vereadores e todos os Vereadores que estão na Comissão de Trânsito e Transportes, acho que pensam da mesma forma, porque a faixa exclusiva é para poder...

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – No corredor o táxi é liberado. É outra discussão, inclusive, todos os especialistas em sistema de transporte são contra isso, nos

corredores o táxi é liberado.

Houve uma oportunidade, inclusive, com a presença de alguns membros dos taxistas participando em reunião da nossa Comissão – temos o hábito de abrir a palavra para todos – e o especialista foi claro em dizer que o corredor é de ônibus e não de táxi. Isso está errado.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – E está fazendo corredor e as faixas exclusivas também são compromisso de campanha.

Agora, não vamos abrir essa discussão, mesmo porque vocês já falaram. Nós estamos falando do nosso ponto de vista. Se algum Vereador quiser fazer uso da palavra, pelo visto os nobres Vereadores Ricardo Young e Vavá querem, pode. Mas já foi dito, por diversas vezes, o que pensa cada um sobre corredores de ônibus e faixas exclusivas. Ninguém está enganando ninguém.

Pela ordem o nobre Vereador Ricardo Young.

O SR. RICARDO YOUNG – Obrigado, Sr. Presidente. O que V.Exa. falou procede. Nós solicitamos aos senhores sugestões para que, quando fosse ser feita a licitação, pudéssemos intervir no sentido de incluir essas solicitações no edital.

Agora, creio que o representante do setor tem razão em relação ao fato de que temos o risco de entrar em recesso dia 23 e voltar às atividades somente em fevereiro e, nesse período, eventualmente termos o embargo da Prefeitura julgado e ser feita licitação. Se isso ocorrer, ficaremos impedidos de fazer a audiência pública e acho que o setor fica prejudicado. Teríamos de conseguir, por parte do Secretário, um compromisso de que S.Exa. não fará nenhum movimento no sentido da licitação durante o período de recesso. Isso me parece uma questão importante.

Só uma segunda coisa, rapidamente. Acho que não é consenso. Há bons argumentos dos dois lados em relação à questão do corredor e da faixa, mas não acho que é consenso. Eu tenho a posição de que, uma vez que os táxis são transportes públicos e a opção pelo táxi diminui o uso do automóvel particular, e os táxis precisam ter uma velocidade maior

por questões econômicas, os táxis possam também trafegar nas faixas exclusivas.

Mas essa é uma questão na qual precisamos nos aprofundar, e precisamos discutir um pouquinho melhor. Está na casa uma lei, um PL para o qual já ofereci também para coautoria na Comissão, do táxi compartilhado, e certamente o táxi compartilhado, quando estiver trafegando em vias com corredores ou faixas, deverá poder compartilhar dessas faixas.

Mas essa é uma discussão que, concordo com V.Exa, precisamos aprofundar.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Só quero dizer o seguinte, antes de passar a palavra, pela ordem, aos Vereadores Souza Santos e Vavá: o fato de estar em recesso não cria prejuízo quanto à realização de audiência pública, porque o Poder Executivo pode, a qualquer momento, chamar a audiência pública. Não há prejuízo.

- Comentário fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Ele não tem como fazer uma licitação sem antes realizar a audiência pública. Ele tem de fazer a audiência pública pelo Poder Executivo, sem haver a necessidade de ser convocada pelo Comissão.

- Comentário fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Sim, quanto à audiência pública, todas as contribuições serão apresentadas.

Tem a palavra, pela ordem, o Vereador Souza Santos.

O SR. SOUZA SANTOS – Sr. Presidente, eu também não tenho procuração tampouco advogo em favor da causa dos taxistas, porém, estive outro dia com o Secretário Jilmar Tatto e falamos justamente dessa questão dos corredores de ônibus para os taxistas, inclusive em horário de pico. Por quê? Das 6 às 10h da manhã, tudo bem, temos os corredores com os ônibus trafegando normalmente. Só que daí para frente fica sem ninguém, vazio. Não tem ônibus, não tem nada.

- Comentário fora do microfone.

O SR. SOUZA SANTOS – Nem usuário dentro do ônibus. Os ônibus trafegam sem

ninguém. Então, outro dia algum Vereador falou: “Isso é um absurdo”. Respondi: “Absurdo nada”. E vou continuar trabalhando com o Tatto. Se for preciso, falar com o Haddad.

Eu tenho a nítida ideia de que os táxis devem circular pelos corredores de ônibus. Isso é claro. Não conheço vocês, mas tem de circular sim. Você transporta pessoas, é um transporte público. Eu ia até brincar, você imagina na Copa.

(NÃO IDENTIFICADO) – 34 mil táxis, vezes 10, são 340 mil veículos que tiramos das ruas.

O SR. SOUZA SANTOS – Nós estamos falando da regra. A regra é corredor de ônibus para ônibus. Regra. Mas temos a exceção. Vamos falar da exceção. É a exceção é o que temos de falar. A regra é ônibus, mas e a exceção? E o táxi? Tem ambulância também que vai socorrer o doente, uma emergência, a polícia. Como é que faz? São essas questões que devemos ter como exceções.

Já falei com o Jilmar duas vezes sobre isso. Ele disse: “Se colocarmos médicos nos corredores, como ficarão os corredores?” Ele disse que teria um período muito bom para trabalhar das 10 às 17h e o táxi também transporta pessoas.

(NÃO IDENTIFICADO) – Tem de haver reciclagem dos motoristas de ônibus porque não estamos entendendo muito o que eles estão fazendo atrás daquele volante não.

O SR. SOUZA SANTOS – A seta chama “dane-se”.

(NÃO IDENTIFICADO) – Precisa de uma mudança no comportamento educacional, que eles não têm.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra o nobre Vereador Vavá.

O SR. VAVÁ – Eu sou motorista de ônibus. Tenho 36 anos de serviço prestado nessa categoria.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Você tem educação?

O SR. VAVÁ – Com certeza, Sr. Presidente.

Eu quero fazer a defesa em nome da categoria dos taxistas e também em nome

dos motoristas de ônibus porque ambos são profissionais e fazem a mesma função. Evidentemente, as empresas ônibus não investem quase nada na pessoa porque a reciclagem do operador não é só do motorista de ônibus, mas também do motorista de táxi. Isso cabe para todos. Todas as empresas têm de investir na mão de obra.

Foram 230 km ou mais de faixas exclusivas de ônibus. Todas as mudanças têm exceções e percebemos que essa mudança causou impacto na Cidade e precisamos discutir. É oportuno discutirmos nesta audiência pública até porque a categoria está presente e tem muita contribuição a dar nesse quesito.

O táxi é um transporte público que também trabalha na cidade de São Paulo e fica difícil o táxi ficar parado no trânsito, pois ele depende da corrida para ter o seu sustento. Temos de fazer esse debate para a categoria poder se pronunciar.

Com referência aos alvarás dos taxistas, que hoje são 34 mil e que no passado eram 40 mil. Podemos discutir isso também nesta audiência até por conta da Copa do Mundo e essa demanda é necessária. Temos de discutir uma forma junto ao Governo de adequar este número, abrir mais vagas e discutir com a categoria. Este é um momento oportuno.

Nós queremos construir uma forma que essa categoria também seja respeitada nesta Cidade.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra, pela ordem, o nobre Vereador Coronel Telhada.

O SR. CORONEL TELHADA – É importante dizer que neste ano fomos procurados várias vezes por vocês. Acho que vocês são os que mais participam dessa Comissão e está na hora de tomarmos uma atitude mais drástica não só com relação ao número de alvarás, que são insuficientes, como também quanto à venda de alvarás. Temos de pensar na Copa do Mundo do ano que vem também.

Não sou taxista, mas tenho muitos taxistas na família e é público e notório o tráfico

de alvarás. A pessoa chega a pagar 400 mil no ponto do aeroporto. É um absurdo. Existe um cartel há anos.

Tenho certeza de que o Prefeito Fernando Haddad...isso é uma coisa que o Prefeito tinha de procurar resolver para se colocar um ponto final nisso, Isso é uma vergonha para o Município de São Paulo. Nós sabemos e não tomamos providência.

Sr. Presidente, temos de fazer um documento. Devemos falar sobre o aumento do número de alvarás, isso é urgente. Se pudermos fazer ainda este ano, seria interessante. Com isso acho que também cairia esse problema de venda irregular de alvarás. Se tivermos cinco mil alvarás já para o ano que vem, com prioridade para quem já trabalha na área, já melhoraria o problema.

Sabemos que tem o problema e temos de achar uma solução. Por que não colocamos isso no papel? Só palavras não vão resolver.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Nobre Vereador, já conclui? (Pausa) Era só um aparte, pois, na verdade, V.Exa. pediu para colocar no papel e é fato. Os senhores já colocaram, já protocolaram na Secretaria.

Só que os senhores têm de entender o seguinte, vou repetir: o edital vem de lá. Nós vamos sugerir que aquilo seja acolhido no edital.

Nós não podemos chegar lá e dizer: “Isso tem de estar no edital”. Nós podemos até dizer, mas, isso não é legal.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. CORONEL TELHADA – A audiência pública é para isso.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – O que nós vamos fazer é isso. A audiência pública é para isso mesmo. Vamos sugerir, no ano que vem não sei quem estará na Comissão de Trânsito e Transportes, se eu estiver sugerirei. Se o Vavá estiver também, o próprio Ricardo Young e o Souza Santos.

O SR. VAVÁ – Eu quero estar.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Enfim, vamos sugerir para fazer uma grande audiência pública. Daí chamar os técnicos, os especialistas no transporte para debater especialmente a questão do corredor e as ciclofaixas.

- Manifestações concomitantes dos Srs. Vereadores.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Mas a audiência pública é justamente para ouvir e ponderar os problemas e acolher as sugestões.

Uma coisa é quando se faz uma audiência pública, uma categoria, obviamente, se formos realizar uma audiência pública para preparar um edital da licitação do sistema de transportes da Cidade. Da permissão do sistema que eu represento. É claro que colocarei, no edital, o quê? Então, não é assim que funciona.

E até para não enganar ninguém aqui, primeiro, temos de partir pelo princípio da lealdade, da isonomia. Não estamos aqui, eu não estou aqui para enganar ninguém. Quem quiser ser enganado, que seja. Mas ninguém está aqui para enganar ninguém.

O SR._____ - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Então o que temos de fazer? São as audiências públicas, convidando todos eles, os taxistas, os especialistas e, aí sim, a audiência terá sua objetividade.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Edson, por favor, vocês já falaram, pelo menos uns 15 minutos.

Então faremos a audiência pública baseados na legalidade, naquilo que é de direito de vocês, e que é bom para vocês, inclusive, certo?

É isso que vamos fazer. É isso que a Câmara Municipal tem de fazer.

Agora, não adianta imaginar que vai ser só da forma que vocês querem. Ledo engano pensar dessa forma.

É óbvio que vamos tentar fazer o melhor, para ficar o melhor para vocês que são os trabalhadores. Mas imaginar que será só do jeito que vocês querem, vejam, há oposições, há os que são contra e vocês têm de entender isso.

A democracia é isso.

O SR. _____ - Pela ordem, Sr. Presidente. Só para encerrar, até gostaria de dizer que tive acompanhando alguns sindicatos na São Paulo Transportes e podemos perceber o investimento que está sendo feito no setor dos taxistas, no sentido de taxis híbrido.

Vimos que os taxistas estão se organizando e até colocando *notebooks* nos veículos para facilitar a vinda de estrangeiros à Copa. Todos sabem que vão vir muitos estrangeiros nessa época festeja da Copa. Dá para perceber os investimentos.

Então se nós não avançarmos no sentido de melhorar tudo também, é algo inadmissível.

Acho que temos de seguir a melhoria para os dois lados e, claro, que a classe não se prejudique.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Obrigado. Nada mais havendo a ser tratado nessa reunião, essa presidência encerrará os trabalhos, não sem antes convocar todos para a próxima reunião ordinária, a ser realizada no dia 4 de dezembro, às 12h, no plenário da Câmara.

Estão encerrados os trabalhos.

