



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 POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO
AMBIENTE

PRESIDENTE: ANDREA MATARAZZO

AUDIÊNCIA PÚBLICA.

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 03/06/2014

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Grafia(s) não confirmada(s)
- Orador não identificado
- Intervenção, expressão ou palavra ininteligível/inaudível
- Manifestação fora do microfone

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Peço desculpas pelo atraso. Tivemos hoje um dia atípico, e acabamos discutindo um projeto de Educação, que não estava na pauta. Vou fazer rapidamente a abertura da Comissão de Política Urbana e aí abordaremos os dois temas no mesmo encontro, mas não ao mesmo tempo.

Na qualidade de Presidente circunstancial da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, declaro abertos os trabalhos da 16ª audiência pública para discutir o PL 11/14, que dispõe sobre a instituição do programa de incentivo à utilização de bicicleta através de compensação tributária na aquisição do veículo em crédito utilizado no sistema de transporte público da cidade de São Paulo, com o incentivo às empresas relacionadas e garantia de gratuidade no sistema para os usuários de bicicletas no transporte público coletivo.

Estão presentes os Vereadores Police e Nabil Bonduki, membros desta comissão.

O SR. FLORIANO PESARO – Boa noite a todos. Aproveitando a oportunidade desta audiência pública, que trata do tema de mobilidade, especificamente à questão da bicicleta, seria então juntar a audiência pública com a Frente Parlamentar pela Mobilidade Humana, cuja pauta é a apresentação pelo relator do Plano Diretor Estratégico, Vereador Nabil Bonduki, quanto aos eixos de mobilidade no Plano Diretor. Então, acho que podemos acrescentar à pauta original da Frente Parlamentar à audiência pública e vice-versa. Não sei se começamos ouvindo o Nabil ou com a audiência do projeto. Não sei de quanto tempo dispõe o Vereador Nabil (Pausa)

O plenário está em votação, mas seria interessante que nós pudéssemos tratar dos dois assuntos. (Pausa) Começaremos então com a audiência pública e, em seguida entraremos no assunto da Frente Parlamentar.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Vou ser sintético na apresentação até porque nesse projeto nós primamos pela simplicidade. Estamos tratando o projeto como programa de incentivo à bicicleta, em especial o uso como transporte urbano. Imaginamos

trazer no projeto toda a composição tributária para um plano de incentivo em que comprador da bicicleta vai ter um prazo determinado para substituir o tributo pago, portanto, a nota fiscal por crédito no bilhete único. Então, PIS, PASEP, COFINS, as contribuições sociais, o IPI, o ICM, todos os impostos que incidem no valor da bicicleta e que a campanha realizada pela aliança demonstra que, em alguns casos, chega a mais de 70% do valor da bicicleta, que esse tributo seja devolvido ao comprador em forma de crédito no bilhete único. Esse crédito será limitado a um salário mínimo, para que não incentivemos a compra de bicicletas de alto valor. Nós nos preocupamos em estabelecer um teto para a retribuição ao comprador, que será limitado a um salário mínimo. O resgate será em até um ano, a pessoa terá esse período para o resgate da compra da bicicleta. Discutimos neste momento, na troca de informações que tivemos, limitar a compra de uma bicicleta a cada dois anos, não permitindo que seja feito rodízio na compra da bicicleta devido ao favorecimento da conversão da tributação.

Quanto à comprovação do valor, a compra parcelada não permitirá o crédito imediato, até para que se tenha a relação direta do pagamento com o benefício. E a apuração incidente nos valores, a gente jogará o reembolso conforme a legislação federal estabelece, para não criarmos qualquer modalidade de reembolso que não esteja amparada pela legislação federal.

Também se criou uma rede de incentivo àqueles que prestam serviços à bicicleta. O que se imagina é que o programa forneça benefícios de ICM. Não são muitos os que recolhem, os que já não tenham isenção quanto ao ISS pago no município. Vale lembrar que aqueles que trabalham com bicicleta normalmente são pequenas empresas, e nelas já há uma rede de benefícios estabelecida pela legislação em vigor, seja pelo SIMPLES ou pela legislação municipal. O que se pensou é numa rede constituída com benefícios de ISS. Então seria para aquele que integrar a rede – seja o fornecedor de mão de obra para reparo de bicicleta, àqueles que têm uma atividade relacionada à bicicleta, que esses tenham esse benefício. Por isso o prestador de serviço de manutenção, de comercialização de

equipamentos, de peças, acessórios, montagem, fabricação e operação de bicicletário, esses serão os beneficiados. O benefício de ISS será para toda a rede que dá proteção, estacionamento, enfim, a quem presta serviços à bicicleta.

Imaginou-se também gratuidade no sistema de bicicleta para o sistema de locação de bicicleta na cidade. Quem integrar o sistema, portanto, quem comprar bicicleta, habilitar no programa, tiver o bilhete único carregado, passará a ter todos os benefícios que, às vezes, estão limitados ao cliente de um banco, ao cliente de uma seguradora. Então, buscamos que toda a rede de benefícios que têm as bicicletas na rede privada passará, por lei, a ser oferecido a quem se integrar ao sistema público de proteção ao ciclista, de incentivo ao uso da bicicleta enquanto modal urbano. Portanto, poderá se integrar a toda rede de terminais existentes na cidade.

A ideia é ser bastante simples na apresentação do projeto. Esta é a primeira audiência pública que nós realizamos. O que mais foi demandado no mandato, até agora – e eu acho importante revelar – é quanto à limitação da compra de bicicleta a cada dois anos. Falou-se em dois, três, quatro e um ano. Na realidade, essa foi a única restrição apresentada devido à preocupação de uma única pessoa comprar um conjunto grande de bicicletas para revenda fora da cidade de São Paulo, utilizando um benefício que é para quem está na cidade de São Paulo, e que receberá a bonificação em bilhete único. Essa foi o único ponto para proteger o sistema apresentado, e quero deixar claro a vocês na abertura desta audiência pública.

Era isso, estou à disposição para o debate, para as sugestões e para as críticas.

O SR. FLORIANO PESARO – Em se tratando de uma audiência pública, eu acho que o próprio Police ou o Nabil podem presidir no sentido de abrir a palavra, de coordenar os trabalhos da Mesa. (Pausa) Mas eu não sou da comissão. (Pausa) Eu mesmo? (Pausa)

- Assume a presidência o Sr. Floriano Pesaro.

O SR. PRESIDENTE (Floriano Pesaro) – Está aberta a palavra a todos que

quiserem se manifestar.

- Manifestações fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Floriano Pesaro) – Queria dizer a vocês que a Frente Parlamentar também convocou esta reunião para apresentação do Plano Diretor Estratégico no que se refere à mobilidade humana, pelo Vereador Nabil Bonduki; para lançamento da Campanha *Bike*, que será realizada pelo Fundo de Desenvolvimento Urbano – Fundurb; e para elaboração do calendário de reuniões da Frente.

Não estou vendo aqui o requerimento de informação proposto pelos membros da Frente Parlamentar. A assessoria me poderia dizer aonde está o requerimento? (Pausa)

A ideia é permitir ao Vereador Nabil apresentar o Plano Diretor no que tange ao eixo mobilidade, e depois abriríamos às perguntas. (Pausa)

Tem a palavra o Vereador Nabil.

O SR. NABIL BONDUKI – Boa noite a todos, a todas. Vereadores Floriano e Police.

O projeto do Police é bastante interessante, e eu teria alguns comentários.

Porém, agora, o Floriano me pediu – desde a semana passada – para fazermos uma apresentação de como o Plano Diretor tratou a questão da mobilidade humana, de maneira geral, em especial quanto às *bikes*.

Não sei qual o nível de participação que todas as pessoas tiveram na discussão do Plano Diretor. Na verdade, estamos agora na terceira e derradeira fase do Plano Diretor. Houve uma participação intensa de algumas entidades, principalmente das ciclocidades, em várias audiências públicas.

Em setembro, nós recebemos a proposta do Executivo. O primeiro ciclo de audiências aconteceu entre outubro e dezembro, com 45 audiências públicas. Com base nelas, produzimos esse substitutivo, que muitos já conhecem. Lá há cartilhas. Não sei se há o texto para todo mundo. Se for preciso, podemos trazer mais, para conhecermos o texto do

substitutivo, que foi apresentado no final de março. Ele foi submetido a uma bateria de debates em abril. Esse seria o segundo momento do processo participativo. De certa forma, houve avanços alcançados no substitutivo. Também foram levantados problemas ou questões a serem acrescentadas. O ciclo Cidade apresentou um documento, inclusive naquelas audiências públicas. Depois da aprovação do projeto, em primeira, no dia 30 de abril, também houve uma última audiência pública sobre mobilidade, que aconteceu no mês de maio. Então, estamos na etapa final.

Essa é quase uma prévia do que vai acontecer amanhã e depois que amanhã, nas últimas audiências públicas, quando vamos, de certa forma, encerrar essa etapa de ouvir a sociedade, para votarmos o projeto em segunda.

Vou falar em dois níveis, primeiro como o substitutivo incluiu as questões de mobilidade humana, de maneira geral; e depois aquelas questões que foram apresentadas, não só por propostas da sociedade, mas também para os Vereadores, e o que me parece que pode ser incorporado agora no texto final. Talvez isso é o que existe de maior interesse para quem acompanhou o processo todo. Primeiro, em relação ao substitutivo, digo que ele criou duas seções que não existiam, a seção 3 do capítulo mobilidade. Há um capítulo do sistema das políticas e sistemas de políticas públicas. Nesse título, há um capítulo de sistemas de mobilidade. Foi incluída então uma seção do sistema de circulação de pedestres, que não havia no projeto original. A outra questão fala sobre a acessibilidade universal. Já havia uma seção de sistema ciclovitário, que foi também ampliado e introduzido nas novas questões em relação a esse item.

Existe um espírito no Plano Diretor, que talvez seja o mais importante. Qual é a visão que há sobre a questão de mobilidade na Cidade? A visão de se priorizar o sistema de transporte coletivo e não motorizado. Isso está no começo. Quem voltar ao documento, volte ao objetivo estratégico do plano, que está no artigo 7º, se não me engano. A política de desenvolvimento urbano tem um item específico que fala da necessidade de se priorizar o

sistema de transporte coletivo e também os sistemas não motorizados. Por outro lado, fala-se sobre o objetivo 4º, quando são expandidas as redes de transporte coletivo de alta e média capacidade e os modos não motorizados, racionalizando o uso do automóvel. Esse objetivo, no artigo 7º, orienta toda a política de mobilidade; assim como o inciso III, que fala sobre se reduzir a necessidade de deslocamento, equilibrando(?) a relação entre locais, emprego e moradia, o que geram viagens na Cidade.

Então, todo o espírito do Plano Diretor é se reduzir a quantidade de viagens ou reduzir distâncias que são percorridas entre trabalho e moradia e entre moradias e serviços, é por isso que ele estimula também o uso misto das edificações e da cidade de modo a reduzir a necessidade de mobilidade. Isso, obviamente, vai estimular usos não motorizados e o transporte coletivo. Esse é o espírito geral do Plano.

Em função disso, temos de ter um sistema de circulação de pedestre, um sistema de acessibilidade universal e uma sessão voltada para o sistema ciclo-viário. Aí, então, definem-se os vários componentes desse sistema.

As principais contribuições nesse item vieram do Ciclo Cidade, não vieram muitas contribuições de Vereadores de forma geral, mas têm contribuições do Police e do Floriano, que me parecem as principais. Não estamos tratando a questão da bicicleta e do pedestre exclusivamente nos sistemas, estamos tratando também quando se fala de política de mobilidade e do sistema viário.

Tem um capítulo de sistema viário, obviamente, poderíamos até incluir as bicicletas, mas o sistema viário é mais amplo e inclui as vias coletoras locais, as ciclovias e o sistema de circulação de pedestre.

Só para citar alguns pontos que temos expectativa na segunda votação de interferir, mudar e introduzir questões, por exemplo, artigo 228, que trata dos instrumentos específicos relacionados à mobilidade, diretrizes e regras para o compartilhamento e estacionamento das bicicletas. Essa é uma questão que não estava prevista no substitutivo e foi introduzida porque

é importante.

O Vereador Police, eu e o pessoal que esteve na audiência pública fizemos uma discussão e propus também uma série de itens para o compartilhamento de automóveis. Estamos aqui tratando do compartilhamento de bicicletas e estimulando também o compartilhamento de automóveis porque isso também reduz a necessidade de automóvel – a ideia do uso racional do carro.

Hoje, depois que as pessoas compram o carro, elas ficam estimuladas a usá-lo sempre. A ideia de compartilhamento de que se elimine o custo fixo e que a pessoa só use quando precise.

Entre as ações estratégicas do sistema viário está sendo proposta uma emenda do Vereador Floriano que é implantar em vias de tráfego local medidas de engenharia de forma a disciplinar o uso do espaço para pedestres, bicicletas e veículos, que está dentro de um espírito mais geral que é o espírito do compartilhamento das vias. Tudo o que estou falando são propostas de alterações do texto aprovado em primeira para segunda votação. Existe outro item que foi proposto pelo ciclo cidades que é adaptar as condições de circulação de transportes motorizados a fim de garantir a segurança e incentivar o uso de modais não motorizados, especialmente, nas vias estruturais N3, inclusive, com medidas de acalmamento de tráfego e redução de velocidade. Outro item é a redução do espaço de estacionamento para a implantação da infraestrutura cicloviária e ampliação das calçadas que retira espaços do sistema viário de automóvel e ampliar para bicicletas e para os pedestres. Outro ponto que está no artigo 233 e daí já as ações estratégicas para o sistema de transporte público coletivo é a viabilização da infraestrutura viária segregada da circulação segura e adequada de ciclistas. O espírito é o do compartilhamento das vias e isso não elimina a necessidade de se ter a infraestrutura segregada em algumas situações.

Nesse mesmo artigo temos aqui uma série de diretrizes relacionadas com a implantação dos novos corredores de ônibus, terminais de estações de transferência de

ônibus, linhas e estações de metrô, trem e monotrilho que são os elos entre o sistema de transporte coletivo e o sistema de bicicleta e outros sistemas de alimentação. Isso dentro da ideia de que a bicicleta faz parte do sistema de mobilidade e deve estar integrada ao sistema de transporte coletivo. Aqui está proposto entre as várias questões relacionadas com esses novos corredores e terminais, a integração física e operacional com sistema cicloviário que alimamente terminais e estações de transporte de média e alta capacidade.

Outro ponto é a integração dos serviços de compartilhamento de automóveis e bicicletas com os demais modais. Obviamente essas estações e terminais de ônibus são excelentes lugares para que existam estações de compartilhamento de bicicletas e também de automóveis de modo que se faça uma melhor conexão entre esses dois sistemas. Finalmente, na sessão específica do sistema cicloviário tem algumas modificações importantes. No artigo 236, nós já tínhamos ciclofaixas e foram introduzidas ciclorrotas, bicicletários e demais equipamentos urbanos de suporte, sinalização cicloviária e o sistema de compartilhamento de bicicletas, que passa a fazer parte do sistema cicloviário. Depois temos no artigo 237 a inclusão também do sistema de articulação com os demais meios de transporte e no artigo 238 foi bastante modificado. Passo a ler: “Os programas, ações e investimentos públicos e privados no sistema cicloviário deve ser orientado segundo a diretriz”, então essa foi a modificação: “ de implantar as redes cicloviárias associadas, as redes de transporte público coletivo, motorizado de alta e média capacidade e garantir o deslocamento seguro e confortável de ciclistas em todas as vias.”

Foi proposto um artigo novo 238-A, que passo a ler: “Programas , ações de investimentos públicos e privados no sistema cicloviário deverão estar acompanhados de campanhas massivas de conscientização e incentivo do uso do transporte não motorizado. Então está voltado para essa... E foi criada depois outra sessão sobre compartilhamento de automóveis que já falei sobre isso.

Além disso, sei que há uma campanha forte que está na Cidade sobre a questão de

vinculação e receita para o sistema cicloviário, a indicação é de 10%. Em primeiro lugar, preciso dizer para vocês todos, inclusive, para os companheiros da Câmara que há uma forte resistência por parte do Governo a qualquer tipo de vinculação de receita. Isso não é desse Governo. Nenhum Governo gosta de vinculação de receita e muitas vezes não gosta de fundo também, porque amarra a execução orçamentária. E muitas vezes não gasta e fica sobrando. Hoje há muitos recursos em caixa na Prefeitura. Operação urbana, por exemplo, temos mais de 2,5 bilhões.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. NABIL BONDUKI - Acho que não chega a 5,4 bilhões, mas deve estar por aí. É bastante. Só na Água Espriada há quase 2 milhões e pouco. A 5,4 não chega porque está aplicado, está rendendo e só pode ser aplicado naquela região. Introduzimos na operação urbana Água Branca um perímetro expandido onde podem ser aplicados os recursos, mas em geral não. A FEMA, por exemplo, tem bastante recurso que tem de ser aplicado em meio ambiente.

Estou falando isso para dizer o seguinte: primeiro, há uma resistência de vinculação de receita. O nosso plano diretor já propunha alguma vinculação de receita, 30% para compra de terra para habitação de interesse social em áreas bem localizadas. Propunha 10% do FEMA para pagamento de serviços ambientais. Essas duas coisas são fundamentais na estratégia do plano diretor. Isso já estava proposto e há resistência.

O Vereador Police é autor de uma emenda sobre receita fixa para a área de mobilidade. Por isso já conversei com o Vereador Police e tenho como disposição, assim como foi dado 30% para habitação, destinar 30% da receita do Fundurb para a mobilidade restrita a transporte coletivo em modos não motorizados, que significa fundamentalmente para o sistema cicloviário e de pedestres. Então essa é a nossa disposição em relação ao Fundurb.

Quero também dizer que para o sistema cicloviário, fora a fonte zero, que é aquela do orçamento normal, quais são os fundos que podem ser utilizados para o sistema cicloviário?

Os fundos das operações urbanas, que acabamos de falar aqui que são fundos bilionários.

Então essa ciclovia que está sendo feita, do Ceagesp até a Berrini, que envolve algumas ciclovias que já existem, o recurso está vindo da operação urbana da Faria Lima. E a operação urbana Água Branca aprovada em setembro passado prevê recursos para o sistema cicloviário e as pontes que estão previstas para a Marginal do Tietê só podem ser feitas, com exceção da Raimundo, todas as demais que eram do projeto original – acho que são seis pontes – serão para transporte coletivo e para ciclovias e pedestres. São receitas já previstas da operação urbana Água Branca.

No FEMA há recursos que podem ser utilizados e já foram utilizados também para o sistema cicloviário. Temos quatro ou cinco hipóteses de utilização de recursos para o sistema cicloviário, que é o Fundurb, os fundos das operações urbanas – Água Branca, Faria Lima e Água Espraiada – e o FEMA. E a operação urbana Centro também, que ainda tem recurso.

Então não estou querendo fugir da proposta de vocês dos 10% do Fundurb. Estou querendo dizer que há muito mais recurso do que os 10% do Fundurb, que está aí espalhado em outros fundos. A proposta que quero discutir com os Vereadores e também com vocês é que não é uma proposta fácil de ser viabilizada, que é garantir os 30% para mobilidade, não motorizada e sistema de transporte coletivo. Talvez possamos batalhar para uma diretriz mais explícita nas operações urbanas principalmente, para que obrigatoriamente todas tenham recursos voltados para o sistema cicloviário. E acho que teremos possibilidade de ter recursos maiores até do que os 10% solicitados por vocês.

Outro lado da questão e por que a resistência da Prefeitura...

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Vereador Nabil, nós estamos em verificação nominal de presença no plenário. E temos de subir. Como o Vereador Floriano está em obstrução, ele vai ficar aqui nos representando.

O SR. NABIL BONDUKI – Obrigado. É isso, mas vou voltar aqui para dar continuidade a essa discussão.

O SR. FLORIANO PESARO – Mas se houver votação tenho de subir.

Aproveito para aprovar com os membros da Comissão o requerimento nº 91/2014, levando a vossa ciência indagações da Bancada da Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Urbana, sobre obras que constam no programa de metas. Diante desse fato solicitamos informações relacionadas às metas abaixo destacadas, com os questionamentos que seguem: 1 – meta 50, tornar acessíveis 850 mil metros quadrados de passeios públicos. Questionamentos, estão contempladas infraestruturas cicloviárias para garantir o deslocamento do ciclista com segurança e conforto. Meta 72, requalificar a infraestrutura e os espaços públicos do Centro. Questionamentos, estão contempladas as infraestruturas cicloviárias para garantir o deslocamento dos ciclistas com segurança e conforto; nos equipamentos previstos estão contemplados espaços para correto acondicionamento de bicicletas, tais como bicicletários e paraciclos. Meta 75, realizar as obras previstas no âmbito da operação urbana consorciada a Água Espraiada. Questionamentos, estão contempladas as infraestruturas cicloviárias para garantir o deslocamento dos ciclistas com segurança e conforto.

O SR. _____ - Vereador Floriano, só para explicar o que são essas metas. Inicialmente discutimos na cicloidade – Gabriel, se quiser pode complementar – a necessidade de acompanhamento das obras de infraestrutura cicloviária. Todos os requerimentos de informações teriam essa característica de buscar informações daquilo que a Prefeitura está executando especificamente para bicicletas.

Em reunião que fizemos, na verdade, temos acesso a essas informações, muitas vezes de maneira informal. E mais importante ou talvez mais prioritário neste momento foi listar aquelas obras que são viárias, portanto, a maior parte delas para carro, se elas contemplam infraestrutura cicloviária, porque essas não teremos controle algum praticamente sobre sua execução.

Por isso priorizamos todas as metas que continham pontes, menos a 97 que fala especificamente sobre bicicletas. Pontes, viadutos, melhoramentos viários, criação de parques

lineares, tudo isso para que a gente tenha, porque como é espalhado em várias secretarias, para que tenhamos a informação se elas contemplam infraestrutura, seja para acondicionar bicicleta, seja para circulação.

O SR. FLORIANO PESARO – Então dessa forma falamos da meta 76, 79, plano viário sul, a Meta 100 - Concluir obras do Complexo Nova Radial ; a meta 101 é a Raimundo Pereira de Magalhães. Em todas elas perguntamos a mesma coisa: estão contempladas infraestruturas cicloviárias para garantia do deslocamento de ciclistas com segurança e conforto e algumas quando são áreas não públicas, como é o caso da requalificação de espaços públicos e bairros há também a existência de bicicletários e paraciclos.

O SR._____ - Posso fazer um aparte rapidamente?

O SR. PRESIDENTE (Floriano Pesaro) – Pois não.

R – Só para esclarecer que essa solicitação de saber se está sendo contemplada a estrutura cicloviária é para cumprir, inclusive, a lei municipal que, desde 1990, obriga a criar estrutura cicloviária quando se reforma avenidas, pontes, viadutos, túneis, etc.

O SR. PRESIDENTE (Floriano Pesaro) – Na meta 103 - Construir a Alça do Aricanduva da mesma forma. O Projeto de Lei 176/2014, “que dispõe sobre as diretrizes orçamentárias para o exercício de 2015”, destaca 20 milhões de reais para a implantação da meta 97, que se refere a implantar a rede de 400 quilômetros de vias cicláveis, quais das obras que constam na meta 97 terão recursos aportados no Orçamento de 2015. A LDO está aí e nós estamos discutindo agora justamente a Lei de Diretrizes Orçamentárias para 2015. Assinam esse requerimento Floriano Pesaro, Natalini, Goulart, José Police Neto, Marco Aurélio Cunha, Mario Covas Neto, Nabil Bonduki, Ricardo Nunes, Ricardo Young e é direcionado ao Sr. Fernando Haddad, Prefeito de São Paulo.

Então, o requerimento está lido. Os Srs. Vereadores permaneçam como estão. (Pausa) Aprovado. Os demais membros da Comissão também aprovam o requerimento, portanto, encaminharemos ao Sr. Prefeito de São Paulo.

Devolvo a palavra ao Sr. Presidente.

- Assume a presidência o Sr. José Police Neto.

O SR. NABIL BONDUKI – Eu já terminei minha fala, só quero dizer que recurso é muito importante, mas o espírito do Plano Diretor precisa ser implantado e radicalizado, como a questão dos estacionamentos na rua.

Além disso, tem o fundo de transporte. Eu também tenho um projeto de lei que herdei do nobre Vereador Chico Macena, agora Secretário do Governo, que vincula 10% do fundo de transporte, cuja principal fonte de recurso é o fundo de multa, que a princípio só poderia ser utilizado para segurança.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Que está arrecadando no ano o que o Fundurb arrecada durante um Plano Diretor inteiro.

O SR. NABIL BONDUKI – É, arrecada muito...

- Manifestação fora do microfone.

O SR. NABIL BONDUKI – São 10%. Se fosse isso não teríamos como gastar. Mas, todas as questões relativas à segurança, sinalização e muitas questões relacionadas ao sistema cicloviário que obrigatoriamente deveriam vir desse fundo. Nesse caso, nós, Vereadores, temos até que fiscalizar melhor a utilização dos recursos.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – É um processo de campanha à educação.

O SR. NABIL BONDUKI – Objetivamente, o problema do Plano Diretor é fazer com que as coisas que estão escritas aconteçam. E, se não houver recursos, então, até acho que podemos melhorar ainda o texto em alguns lugares definindo a fonte de recursos para cada uma das iniciativas.

Eu não achei, mas temos uma proposta de novas vias e pontes; novos corredores de ônibus incluam ciclovia ou algum outro tipo de espaço para circulação de bicicletas.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Abriremos a palavra aos inscitos e ao

debate. A inscrição está aberta, mas sempre utilizamos uma forma um pouco mais tranquila, que é essa que tem o registro para os que ainda não se inscreveram.

Peço que assim que pegarem o microfone falarem o nome completo para o registro das Notas Taquigráficas, fundamental para o nosso trabalho.

O SR. GUILHERME – Boa noite a todos. Sou o Guilherme, ciclista já há algum tempo. Minha questão é mais técnica.

Primeiro gostaria de agradecer essa possibilidade de repensar a cidade, agradecer ao projeto, dizer que é interessante essa humanização da cidade, não apenas através da bicicleta como também de meios de locomoção não motorizados.

Eu percebi que no projeto há uma relação entre o PIS, PASEP, IPI, ICMS, ou seja, receitas de vários índices. A minha dúvida é que aqui se falou em “compensação de tributos e uma relação com ISS”. Ok, sem problema. Mas isso não seria uma violação ao pacto federativo? E o projeto não tem um vício de iniciativa? É só isso que eu fiquei questionando, porque, se passar aqui tudo bem, aí, daqui a pouco vai para o Prefeito, e o Prefeito vai falar: “Olha, a violação do pacto federativo”, veta, a Câmara passa do veto, beleza, chega no TJ e caiu. Está perdendo tempo.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) - Então vamos lá. Não estamos aqui pregando nenhuma imunidade e nenhuma isenção. Na realidade o que o Município vai fazer é nos pagar aquilo que pagamos de imposto. Então não viola nenhum dos princípios federativos da legislação tributária porque eu não estou tornando o comprador da bicicleta na cidade de São Paulo imune ao tributo ou isento dele. Ele vai pagar. É que o Município, em forma de incentivo, vai devolver em Bilhete Único. Então o Município, para incentivar a bicicleta, está comprando o imposto pago à União em forma de bilhete único. Isso poderia ser feito de diversas formas: devolver, como se devolve o ICM ou ISS. Optamos por não devolver em dinheiro a nota fiscal, porque você está creditando numa prática de utilização da bicicleta como modalidade de transporte. E mais do que isso, pois ao colocar o recurso no Bilhete Único você tem outra vantagem: se o usuário comprar a bicicleta, ser ressarcido e não usar, vai ficar como investimento no sistema de transporte público coletivo. Então imagine que eu fui lá e comprei a bicicleta, peguei o meu Bilhete Único, mas não usei. Passou os dois anos e eu não usei. Fiz um investimento, com a bicicleta, no sistema de transporte público coletivo. Essa foi a ideia que se teve. Lógico que tínhamos toda essa preocupação de não violar nenhum dos princípios

federativos, e, é lógico, de não criar uma imunidade, ou uma não isenção, em algo que é um tributo que não é nosso. Na realidade, o Município estaria pagando o imposto para o usuário de bicicleta da cidade de São Paulo. Essa foi a regra em forma de incentivo. O que se discute hoje com o Município, e aí é com a parte de tributação do Município, é até quanto é possível investir num programa como esse, qual o volume de recursos que eu vou disponibilizar para um programa de incentivo à bicicleta. Eu posso falar assim: “Vou deixar 10 milhões ao ano”; “Vou deixar sete milhões ao ano”. Isso porque temos de pensar no volume de pessoas, ou no volume de comercializações, que a cidade vai poder realizar com esse recurso a ser definido anualmente no Orçamento. Então uma das discussões que ainda travaremos, e por isso temos ainda duas audiências públicas, diz respeito à Secretaria de Finanças, que vai, junto conosco, imaginar o volume de recurso ao ano que podemos começar a imaginar nesse projeto, que é exatamente que o Município vai dar como incentivo para o sistema de transporte público coletivo na integração com a bicicleta nesse processo de redução do custo da bicicleta para quem a usa na cidade. Essa foi a tese que praticamos.

O SR. NABIL BONDUKI - Vereador Police, apenas uma questão.

A bicicleta pode ter valores muito diferentes, dependendo do tipo de bicicleta. Não seria necessário estabelecer um valor padrão, alguma coisa assim? Porque, evidentemente, alguém pode comprar uma bicicleta de quatro mil reais, que pode existir...

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) - É que optamos por limitar o benefício que se tem no bilhete não à compra que alguém vai fazer. Então ninguém pode ser ressarcido por mais do que o valor do salário mínimo. Então ao invés de limitar à bicicleta, limitou-se o benefício.

O SR. NABIL BONDUKI - Até um salário mínimo?

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) - Até um salário mínimo no benefício do Bilhete Único.

Ele pode comprar uma bicicleta de quatro mil reais, mas se é uma bicicleta que tem incidência de 62% de tributo, e, portanto, lhe custaria algo em torno de mil reais, e ele teria três mil reais de crédito, ele não vai ter três mil de crédito, ele vai ter 740 reais de crédito, que é o salário mínimo do nosso Estado, e, portanto, a diferença disso ele não consegue exatamente por essa limitação.

O SR. NABIL BONDUKI - Está certo. É um subsídio fixo.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) - Isso. O subsídio é fixo, mas a compra da

bicicleta cada um define a sua, até para respeitarmos essa relação comercial que o comprador tem, mas ele também tem de respeitar o programa, que não é para você sair por aí com um benefício...

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Temos duas inscrições. Vou passar às duas, e aí continuamos com aqueles que se manifestarem para falar.

Daniel Gucci, Ciclocidades, e o Gabriel de Pinheiro, também do Ciclocidades.

O SR. GABRIEL DE PINHEIRO – Primeiro, eu queria agradecer aos Vereadores por estarem retomando a Frente Parlamentar de Mobilidade Humana. Apesar de o ano eleitoral ser um ano bastante atípico e complicado, é importante que possamos retomar os trabalhos. Então agradeço aos que estão presentes e aos que também não estão presentes, mas que estão representados aqui de alguma forma.

A segunda coisa que eu queria dizer é sobre o que o Nabil apresentou agora a respeito do que está sendo incorporado no texto, que representa um avanço extraordinário.

Temos um Plano Diretor vigente em que a bicicleta inexistente, simplesmente não há nada mencionando a bicicleta na Cidade. Então estamos chegando com um Plano Diretor bastante encorpado.

A nossa preocupação era jogar tudo para o Plano de Mobilidade. O que queríamos era que algo constasse já no Plano Diretor, que já mostrássemos a cara no Plano Diretor, para aprofundá-lo no Plano de Mobilidade.

De modo geral, e principalmente do ponto de vista do espírito, acho que isso está bastante fortalecido, bastante presente, e queria sublinhar que é importante que a gente consiga aprovar esse Plano Diretor, não só por conta da bicicleta mas por tudo que ele representa. Tomara que a gente consiga essa aprovação ainda antes do período eleitoral, antes de que tudo se torne turvo e complicado.

Como o Nabil trouxe aqui, a Ciclocidade e outros ciclistas e organizações fizeram um esforço para estar presentes nas audiências, nos espaços, encontros e articulações. Trouxemos um conjunto de documentos e demandas. E em relação ao Orçamento, especificamente, já estávamos discutindo que o Fundurb tinha de fazer uma citação à bicicleta, pois no texto dele não se explicita a utilização para a bicicleta. Mas, internamente, vimos amadurecendo algo que me parece que todo mundo, não só o nosso setor, mas todas as representações da sociedade civil estão querendo em relação ao Plano Diretor... que a gente quer o espírito, mas também percebemos em relação ao Plano Diretor anterior que é

fundamental que existam dispositivos de efetivação das intenções. Então por mais que você tenha boas intenções, a gente precisa desses dispositivos. E, obviamente, uma parte fundamental disso é o Orçamento, e por isso estamos defendemos o orçamento de 10%. Como você bem trouxe, existia uma proposta de alteração de lei que falava em 10% no Fundo Municipal de Transportes, valores muito mais vultosos, mas esse me parece que o Governo respondeu, mesmo informalmente, que esse não vai rolar. Então ok, não vai rolar.

Mas qual o compromisso que o Governo tem com a bicicleta e que colocamos na nossa campanha. O Haddad se comprometeu, assinou uma carta-compromisso, dizendo que ampliaria 0,25% ao ano no orçamento, dentro da Secretaria Municipal de Transportes, o orçamento destinado à bicicleta, para chegar a 1%.

A participação da bicicleta na Cidade, segundo a (Ininteligível) do Metrô, que reduz muito a nossa importância, não consegue dar a dimensão real da nossa participação na Cidade, gira em torno de 0,8%. Se você é uma cidade que quer incentivar a bicicleta, obviamente, e cujo histórico de investimento é muito pequeno temos que ir acima do 0,8%, 1,2%, poderíamos falar de 2%, mas nós fomos até muito mansos aqui, propusemos ao Prefeito 0,25% para chegar a 1% do orçamento que é destinado ao transporte. Dá cerca de 40 milhões de reais.

Outro compromisso que o governo tem com a bicicleta é a meta de 400 quilômetros de vias cicláveis, meta 97. Vias cicláveis engloba: ciclorrotas, ciclovias e ciclofaixas. Considerando a importância do trânsito compartilhado concordamos que a ciclorrota é uma solução inteligente para a Cidade, mas percebemos que a ciclorrota é uma solução fácil para o governo, mas não é tão fácil para nós ciclistas.

Fizemos uma série de recomendações, conversamos com a CET sobre o que a gente entende o que é uma política de implementação das ciclorrotas e é uma política simples, não dá para implementar desses 400 quilômetros quase tudo em ciclorrotas. É muito barato para o governo, mas para nós não é tão cômodo. Embora a gente não seja a favor da segregação de um modo geral, temos um *déficit* tão grande de ciclovias e ciclofaixas que nos próximos anos, vai ser fundamental que se tenha um investimento importante. Temos ciclovias de 600 mil reais o quilômetro a quatro milhões.

Temos uma LDO que está entrando na Casa que está falando de 20 milhões para o próximo ano e isso não vai dar conta de atingir a meta que o governo firmou com a população. Precisamos garantir mais valores para a bicicleta.

Em relação a tudo o que você colocou: Findurb, Fema, cada um tem a sua especificidade, mas ou a gente vincula essas coisas...queremos nos vincular, queremos a garantia disso. A bicicleta não tem recebido orçamento e isso é um fato. Neste governo houve ampliação, embora, seja muito difuso o orçamento para a bicicleta. Chega ao fim do ano e não sabemos quanto tem para a bicicleta. Para nós seria importante que estivesse vinculado, objetivo, e que não fiquemos nesses 300 jogos. Vivenciamos na Eliseu de Almeida uma dificuldade enorme de conseguir três milhões de reais. Queremos enxergar no orçamento onde está a nossa parte porque somos importantes, mas historicamente esquecidos. Se o governo quer fazer essa diretriz, trazer esse espírito do transporte coletivo não motorizado, achamos que tem de ter essa vinculação orçamentária.

Em relação à proposta de 30%, ouvimos agora e a primeira sensação que dá é a seguinte: juntar transporte coletivo cujas forças econômicas são bastante importantes, cujo orçamento é elevado, com orçamento dos não motorizados, a bicicleta e pedestres, sendo que o transporte coletivo tem uma série de outras fontes, nos pareceu um pouco confuso e preocupante. No fim das contas quanto tem para a bicicleta? De novo não sabemos. Portanto, se houver a desvinculação de transporte coletivo dos não motorizados não precisa desvincular, a bicicleta sempre teve essa lógica de estar junto com o pedestre, a lógica de uma cidade mais humana, de mobilidade humana, acho que ficaria bastante melhor.

Estamos defendendo 10% para a bicicleta, daí vocês pensam qual seria a divisão que vocês fariam. Continuamos achando que 10% é o valor necessário para que a bicicleta seja uma realidade na cidade. No primeiro momento devolvemos a bola. Vamos conversar mais entre nós. Não fizemos uma conversa mais ampla, está difícil falar agora. Mas acredito que a grande questão é a seguinte: que tal desvincular o transporte coletivo de modos não

motorizados. É isso.

O SR. DANIEL GUTE – Pegando o gancho do Gabriel, só porque gastamos 85 reais e 70 centavos nessa impressão, empregar 17 mil assinaturas pedindo 10% do Fundurb. Na petição passou a 18 mil. Independente, do quanto você pegar vai estar maior. Começamos a coleta quinta feira da semana passada, tivemos 18 mil assinaturas até o momento. Na verdade duas coisas rápidas. Queria pontuar a primeira parte da reunião que foi a audiência pública. Fiquei muito grato por ver um projeto de lei, com essas características que ele foge da lógica do lugar comum de focar apenas infraestrutura e sabemos que a promoção do uso da bicicleta é muito mais que apenas infraestrutura, então tem a ver com acesso, com promoção, com cultura, com criar as condições, e ele avança muito nesse sentido. E mais que isso, ele rivaliza com a União, o que é fundamental, a gente que está em um debate em Brasília, com relação a carga tributária incidente na bicicleta e ele rivaliza com essa questão. Ele pontua São Paulo, nessa linha de dizer: olha, por mais que a União não invista no ciclista ou na bicicleta a Cidade de São Paulo reconhece o ciclista, e portanto, integra ele ao sistema de mobilidade. Isso é fundamental porque a maior cidade do Brasil, mandando recado direto para o Governo Federal.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Uma coisa importante para o debate prévio à apresentação do projeto, é dizer que a gente não está prestando incentivos, nem a montadora, nem o portador, é exclusivo para o usuário. Muitas vezes ele reduz o IPI, damos um incentivo a indústria, porque, nem sempre a gente consegue transferir isso por preço. Aqui quando a gente devolve, em bilhete, só Serve para o usuário. É lógico que sabemos que quando você pactua com o setor, quando ele é correto, tudo transfere para o preço aquilo que é pactuado com ele. Assistimos muito o setor automobilístico, se pactua com o setor e quando vemos o setor fica maior, economicamente mais forte e as cidades economicamente mais pobres. Só para entendermos um pouco da lógica que fomos buscar.

O SR. DANIEL GUTE – Estamos falando de acesso também. Se temos de 50 a 70

milhões de bicicleta no Brasil, estamos falando de 25, no máximo 30% da população com bicicleta. Há um campo enorme para se crescer. Não economicamente, mas das pessoas, acesso a bicicleta, terem bicicleta para se locomover, e no último fórum mundial da bicicleta em Curitiba, fizeram uma pesquisa na Cidade de Curitiba e o tópico número um porque as pessoas não usam bicicleta, não é segurança, não é a falta de ciclovias, era o preço. Não ter bicicleta, hora o fator, fiquei impressionado com essa pesquisa. Em São Paulo não temos uma pesquisa nesse sentido, mas certamente o resultado seria muito parecido com o que foi em Curitiba. Podemos ampliar o debate. Essa primeira audiência pública sobre esse projeto de lei, e até hoje, de manhã falei na CBN isso, não era pauta, eles colocaram no meio, mas fiquei muito surpreso, até porque isso está dentro de uma linha, inclusive, que o Governo da França acabou de anunciar um programa de estímulo ao uso de bicicleta, pedindo às empresas deduzirem de seus impostos, da carga tributária; como existe, por exemplo, a Lei Rouanet para a Cultura; de incentivo à bicicleta. Portanto, a empresa pode fazer a dedução fiscal pagando o trabalhador que usar bicicleta.

E com relação ao Plano Diretor, Vereador Nabil, realmente eu, assim como o Gabriel, fico muito feliz por tudo que se avançou, desde dezembro ou novembro do ano passado. É impressionante se fizermos a comparação entre o texto que veio do Executivo e o que está no substitutivo atual. Realmente foi feito um belíssimo trabalho nesta Casa.

Existe apenas uma questão que ainda resta dúvida – não sei se falei no início - que é com relação às vagas em garagens, como isso ficou no eixo de transformação e fora dele. Se isso foi ou não limitado. Com relação à questão do Fundurb, é ratificar a nossa campanha e quanto à proposta do Gabriel, entendo como bem interessante. Se for 30% para coletivo e não motorizado, que pelo menos separe o que é para um e outro, porque nessa briga vamos perder – como sempre perdemos historicamente na Cidade.

É isso.

O SR. NABIL BONDUKI – Vou responder às perguntas e pedir desculpas, pois

tereí de me ausentar para participar de outra reunião.

O SR._____ - Gostaria de acrescentar outra questão para que o senhor responda todas junto.

Há um item que propusemos de restrição dos estacionamentos de rua.

- Manifestação fora do microfone.

O SR._____ - Já foi falado.

O SR. NABIL BONDUKI – Falei, mas, depois, poderemos discutir se como está é suficiente ou poderia ser mais do que isso. A discussão, nesse caso, é sobre qual a ênfase.

- Manifestação fora do microfone.

O SR._____ - É desativar estacionamento. Existia uma questão em que falávamos de restrição de novos estacionamentos. Mas, há outra questão pequena, até para ressaltar, que é sobre adequar pontes, viadutos e passarelas. Está no artigo 229. Pedimos para que fosse uma ação prioritária, mas, primeiro quero dizer que o artigo é fundamental. Esse é um tema que a Ciclocidade trabalhará este ano para adequação de pontes, viadutos e passarelas. Mas tínhamos pedido para acrescentar no texto que é uma ação prioritária.

O SR. NABIL BONDUKI – Está aqui, adequar pontes, viadutos e passarelas para travessia segura de pedestres e ciclistas. Está inteiro.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. NABIL BONDUKI – Acho que na primeira versão já estava.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. NABIL BONDUKI – Não está iluminado aqui. Na verdade, estamos com um texto em elaboração. Vocês são os primeiros que estão ouvindo algo. Claro que já comentei com algum Vereador se determinado ponto vai incorporar ou não, mas é que estamos realmente tentando sintetizar. Foram 350 emendas de Vereadores, mais milhares de questões faladas nas audiências públicas, mais as questões do Executivo e, inclusive, esta, de retirar a

vinculação.

O SR. _____ - Vereador Nabil, na verdade, estava no texto originalmente. Está correto, mas a mudança é acrescentar uma palavra, é colocar como ação prioritária do sistema viário. Nossa sugestão era essa.

O SR. NABIL BONDUKI – Está como uma ação estratégica do sistema viário. Acho que prioritário não consta e sim estratégica.

Primeiro, com relação à questão de vaga, muito rápido. No eixo ficou como estava. Isto é, uma vaga não computável, sem obrigatoriedade de vaga. Há uma proposta vinda da sociedade que é de não haver obrigatoriedade de vaga em toda Cidade, em qualquer estabelecimento. Estamos estudando as consequências, os impactos e tal, mas tenho disposição em colocar isso. Quer dizer, o empreendedor vai poder fazer, mas ele não é obrigado a fazer a vaga de garagem para automóvel. Por outro lado, há obrigatoriedade de paraciclo e tal para estacionamento de bicicleta. Isso também está colocado. Com relação ao orçamento, concordo com vocês. A discussão que tive com alguns secretários sobre esse assunto em particular e falei assim: “sei que vocês estão preocupados com o dia seguinte, este ano e o ano que vem. Eu, como relator do Plano Diretor, tenho de estar preocupado com 15 anos.”

Por que estão preocupados com o dia seguinte? Porque quanto menos vinculação se tem, mais pode se jogar nas questões emergenciais. Todo recurso do Fundurb tem de ser usado em investimentos – embora algumas secretarias não utilizem – como produzir casa, fazer parque, comprar terra, fazer ciclovias, obras que acrescentam alguma coisa na Cidade. Qual o problema que eles dizem? Você coloca 10% para bicicleta, 50 milhões, e não gasta, fica no fundo e tem outra obra necessária de outra área que fica sem ter recurso. Ou seja, eu vinculo, não tenho capacidade de execução, mas tem dinheiro em caixa, mas não consegue aplicar o dinheiro. Nós estamos nesta situação na Cidade hoje. Essa é a preocupação deles.

Eu disse que entendia a preocupação deles, mas estou preocupado que os

objetivos do Plano Diretor aconteçam em 15 anos, isso significa que vai acumulando ali. Quer dizer, se não gasta neste ano 10%...

- Manifestação fora do microfone.

O SR. NABIL BONDUKI – Para o planejamento da Cidade, guardar 50 milhões não é um problema. Se neste ano só usou 20, ficou 30, no ano que vem vai poder gastar 60 em vez de 50 – se conseguir gastar.

Quer dizer, sabemos que a velocidade de gastar, fazer obras, projetos e etc. é menor do que a entrada de receita. São essas duas questões que estão colocadas.

Eu estou sensível à questão de vocês porque tenho defendido isso. Temos questões estratégicas. Então, eu defendi muito para que fosse terra bem localizada para habitação e recurso vinculado. Isso aqui vai pesar bastante. Vai valer a pena os 50 reais, vou levar ao Prefeito. Esse não é um problema na Câmara, não vai ter resistência.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Tem duas coisas importantes: quando se construiu os 30 para o não motorizado e coletivo – é lógico que isso quando escutamos será normalmente 35% para o coletivo e zero, vai faltar sempre para o coletivo se for imaginar como é o sistema em especial de expansão da nossa rede e da infraestrutura, vamos dizer que sempre faltou e vai continuar faltando. Era o que estávamos dizendo que colocávamos 700, 800, mil quilômetros de corredor e não sabemos de onde vem o recurso. Aqui, você está começando a apontar um pouco do recurso.

Por isso é bom a gente ter essa batalha dos 20 e 10, que dá uma garantia. Mas o Nabil deu uma senha que é importante para a gente que é não ter monocultura. Se ficarmos só presos ao Fundurb, talvez para a gente não seja... Estamos muito próximos de buscar o 10 desses 30 ou algo próximo disso, mas vale também a gente brigar no Fema.

Historicamente, o Fema trabalhou bicicleta e se você pega o comezinho dele, ele foi o indutor dos primeiros planos cicloviários. Há uma prática no conselho do Fema de trabalhar com isso e a gente sabe que conselho não muda com grande velocidade e isso é bom. Só

acho que temos de vencer essa batalha, ou seja, conquistar os 45 Vereadores – já que temos 20 mil assinaturas – e dizer a eles o seguinte: “Olha, estamos vendo que tem 30 do Fundurb, para não motorizado e coletivo, e queremos garantir 30 desses. Queremos garantir um terço dele, dez, que é o que está na proposta”.

Agora, é articulação. Afinal, se sabemos e já tem 30, agora é articular. É construir com os outros Vereadores, que eu acho – como o Vereador Nabil Bonduki também – que não há tanta dificuldade. E ainda diminuir a resistência do Executivo.

O Executivo tinha uma resistência aos 30 e vai ter uma resistência ao terço disso para bicicleta.

O SR. NABIL BONDUKI – Sim. Acho que é isso. Vamos batalhar, que é o que temos na mão agora. Estamos discutindo Plano Diretor, Fundurb, podemos pensar alguma coisa de ciclovia no Fema, talvez articulado aos parques, que são os caminhos verdes do fundo de vale, questões colocadas no Plano Diretor.

Mas, também posso, e acho que podemos introduzir, nas diretrizes das operações urbanas a questão das ciclovias. Embora as operações são em alguns territórios, são territórios grandes e importantes da Cidade. E está previsto o perímetro expandido da operação urbana.

A Operação Urbana tem um perímetro mais restrito, mas o recurso pode ser aplicado num período maior.

Acho ainda – como fizemos no caso da Água Branca – podemos introduzir essa questão. Estou sensível a isso.

Vou precisar subir, mas os senhores continuam, e gostaria de propor que vocês marcassem uma reunião, ou seja, as várias entidades que assinam o documento – mais ou menos 20 – com o Secretário de Relações Governamentais, o Paulo Frateschi e, eventualmente, através dele, marcar uma conversa com o Prefeito, no sentido de sensibilizá-lo. Sensibilizar o Prefeito em relação a isso é muito importante.

Aliás, o Prefeito está muito sensibilizado a essa ideia, por isso, conseguimos

manter a vinculação à ideia de que o Plano Diretor precisa se efetivar. Não pode ficar no papel.

E, para não ficar no papel – já que as diretrizes estão aqui no papel – precisa ter condições de colocar em prática.

Daí, o fundo de multa, talvez, também poderíamos pensar – não sei se dá para colocarmos aqui – se dá para somar. Se precisamos de 40 milhões, temos de chegar a esses 40 somando. De repente, não vai sair tudo do Fundurb. Pode sair um pouco do Fundurb e um pouco daqui.

Com licença, agora, preciso saber. Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Agracemos ao Vereador Nabil Bonduki.

Há mais inscrições? (Pausa) Sim. Tem a palavra, último inscrito, Sr. Laerte Brasil.

O SR. LAERTE BRASIL – Sou Laerte Brasil, Presidente mundial da Central do Trabalho e Empreendedorismo do Planeta Sustentabilidade, Uniglobal Labor.

Parabenizo a comissão e a presença de todos, reunidos nesse auditório para debater o futuro da mobilidade ciclística na cidade de São Paulo.

O projeto é de grande relevância, mas, em contrapartida, apresentamos nas audiências públicas do Plano de Metas do Governo, apresentamos ações de 2 mil quilômetros de ciclovias, até 2026.

O projeto é de grande relevância porque incentiva o uso das bicicletas na Cidade. Mas as emendas não falam em quanto tempo o Governo vai construir essas ciclovias.

Por outro lado, temos de regulamentar, inclusive, a central das bicicletas. Estamos inaugurando, em setembro, o Palácio das Bicicletas, uma casa que vai vender, locar e, inclusive, consertar bicicletas.

Mas o Governo do Estado, só o dinheiro que ele está roubando, nesse mandato, valor que chega a 85 bilhões, só para se ter uma ideia, 30% se refere ao transporte e ao metrô.

A falta desse dinheiro acumulou com a violência do trânsito na cidade São Paulo que, só no ano passado, quase 8 mil cidadãos perderam a vida.

Acho que temos de regularizar tudo isso, inclusive, esse montante roubado, e esse Governador distribuiu nessa Casa 628 milhões de dinheiro roubado do metrô para o Presidente dessa Casa, o Vereador Claudinho de Souza.

- Manifestações concomitantes ao microfone.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Sr. Laerte, vamos combinar algo? O seu tempo é para discutir focar nas bicicletas, exclusivamente.

O SR. LAERTE BRASIL – Com dinheiro roubado na assessoria militar e ainda, junto com os servidores da Biblioteca, que me roubaram – não reagi – R\$ 5.450,00 da central.

Mas nesses assuntos já tomei as providências junto ao Ministério Público, tornando essa denúncia pública.

Voltando ao projeto, ele é de grande relevância e assinamos embaixo. Obrigado pela concessão da palavra. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Vocês ouviram que todos estão convidados, em setembro, para a inauguração do Palácio das Bicicletas que vai vender, locar e consertar bicicletas. Todos estão convidados e o Laerte passará o endereço para nós.

De qualquer maneira, era importante esse nosso encontro. Quero mais uma vez agradecer.

Vamos lembrar que teremos aí duas ou três semanas bastante intensas sobre a discussão do Plano. Aliás, temos audiência amanhã e quinta-feira cedo. Tem novas audiências programadas para a semana que vem. Então o debate se prolongará mais um pouco.

Está claro para todos os Parlamentares a importância de fazê-lo antes de entrar no segundo semestre e, portanto, nesse calendário eleitoral que pode tirar o foco, mas a maior preocupação é que todos mantenham o foco no planejamento da Cidade. Sabemos que a eleição leva o foco para outra esfera.

Mas a mobilização feita por vocês só concorreu positivamente à mobilização dos movimentos populares de moradia da Cidade e da região metropolitana. Não teve nenhum

outro grupo que acabou fazendo uma militância organizada, buscando respostas.

É importante, nesses próximos dias, manter a mobilização até para se ter a noção precisa daquilo que foi produzido no texto; do que foi aprovado no texto; e, assim, ninguém vai se surpreender.

Talvez o mais importante desse projeto é todos saberem antes o que está sendo aprovado e, portanto, que vai estar no dia seguinte aprovado.

Nem que a surpresa seja positiva ela deve acontecer dessa vez. Todos devem saber do começo ao fim o que aconteceu. Acho que é isso que dá estabilidade ao processo democrático, em especial, algo que vai durar 15 ou 16 anos para a Cidade.

Agradeço a todos pela presença.

Nada mais havendo a tratar, dou por encerrada a audiência pública e a reunião da Frente, lembrando que deveremos realizar uma segunda audiência pública do projeto. Temos de definir o calendário da Frente, pois enxergo muitas tarefas de fiscalização para a Frente, em especial, no primeiro projeto de implantação de ciclovia, anunciado. É um projeto que foi feito – na minha opinião – de maneira perigosa, utilizando até de registro de preços que levou a esse custo de quase 5 milhões de reais o quilômetro de ciclovia.

Se essa for a regra, dificilmente a ciclovia será desejada, pois, daqui a pouco ela estará mais cara do que a via. E, portanto, estaríamos perdendo algo que é essencial.

Aproveito para dizer o seguinte: é mais inteligente, mais barato, é sustentável. E há um risco muito grande de aceitarmos que os preços da ciclovia cheguem a 5 ou 6 milhões. Daí não vão fazer, pois a sociedade vai reagir. E não vai reagir equivocadamente. Tem de reagir mesmo. Se custa dez milhões de reais o quilômetro da ciclovia, é melhor não fazer.

Repito: é importante estarmos muito atentos quanto a isso. Fizemos um requerimento e o Vereador Nabil Bonduki já nos ajudou, pedindo para entender essa lógica do projeto, pois sabemos que isso não é bom, em especial, para o que estamos fazendo aqui. Isso é absolutamente limitador.

Novamente agradeço a presença de todos, vocês são fundamentais, mesmo na reta final. Sei que muitos estão cansados de pedalar tanto, mas temos de continuar pedalando mais um pouquinho pra chegarmos lá. Muito obrigado.

Estão encerrados os trabalhos.
