



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 ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

PRESIDENTE: QUITO FORMIGA

AUDIÊNCIA PÚBLICA.

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 22/06/2016

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão

O SR. PRESIDENTE (Quito Formiga) – Abertos os trabalhos da 5ª audiência pública deste ano da Comissão de Finanças e Orçamento. Presentes os Srs. Vereadores: Laércio Benko e Quito Formiga, na Presidência.

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

A íntegra da transcrição desta audiência pública estará disponível ao público em geral no portal da Câmara Municipal de São Paulo, www.camara.sp.gov.br, link audiências públicas.

Esta audiência vem sendo publicada no *Diário Oficial da Cidade* diariamente, desde o dia 17/06/2016 e ainda nos jornais: *O Estado de S.Paulo*, dia 20/06/2016 e *Folha de S.Paulo*, dia 20/06/2016.

Foram convidados a participarem desta audiência os Srs.: Gabriel Benedito Issaac Chalita, Secretário Municipal de Educação, neste ato representando os Srs. Vereadores desta Casa; Rogerio Ceron de Oliveira, Secretário Municipal de Finanças e Desenvolvimento Econômico; Alexandre Padilha, Secretário-Adjunto Municipal da Saúde; José de Lorenzo Messina, da Secretaria Municipal de Esportes, Lazer e Recreação; Luciana de Toledo Temer Lulia, da Secretaria de Assistência e Desenvolvimento Social; José Geraldo de Paula Pinto, Presidente do Conselho Municipal em Defesa dos Direitos da Criança e do Adolescente; Felipe di Paula, Secretário Municipal de Direitos Humanos e Cidadania; os auditores fiscais Márcio de Albuquerque, Natalia de Nardi, Marcelo Tannuri de Oliveira, Marcos Takao, neste ato representando a Secretaria de Governo; Eurípedes Balsanufu, Gabinete do Secretário; Adalberto Kiochi Agumi, Coordenador da Área da Saúde da Mulher, neste ato representando a Secretaria Municipal de Saúde.

Passemos ao primeiro item da pauta.

- “PL 139/2015, do Vereador Ricardo Young (REDE), que autoriza o Executivo a conceder descontos de Imposto Predial Territorial Urbano, incidente sobre imóveis que

cederem seus muros e fachadas para intervenções artísticas e culturais com o objetivo de embelezar, qualificar, ressignificar a Cidade e divulgar arte e cultura no Município e dá outras providências”.

O SR. PRESIDENTE (Quito Formiga) – Gostaria de saber se alguém gostaria de se manifestar a respeito desse projeto. (Pausa) Declaro realizada a audiência pública do PL 139/2015.

Passemos ao item seguinte.

- “PL 433/2015, do Vereador Rodolfo Despachante (PHS), que obriga o Poder Público Municipal a instalar brinquedos adaptados para crianças portadoras de deficiência nos parques e áreas de lazer no âmbito do Município de São Paulo e dá outras providências.”

O SR. PRESIDENTE (Quito Formiga) – Indago se há alguém que queira se manifestar sobre esse projeto. (Pausa) Declaro realizada a audiência pública do PL 433/2015.

Passemos ao item seguinte.

- “PL 443/2015, do Vereador Jonas Camisa Nova (DEM) que dispõe sobre a obrigatoriedade de reserva de espaço para o tráfego de motocicletas nas vias públicas de grande circulação do Município de São Paulo, e dá outras providências.”

Indago se o Vereador Jonas Camisa Nova quer utilizar a palavra.

O SR. JONAS CAMISA NOVA – Sr. Presidente, eu gostaria de me manifestar sobre esse projeto de minha autoria, porque não podemos mais tratar a questão dos motociclistas como uma questão que não existe e não tem problema. Além do tráfego também um problema de saúde. Criamos aí os espaços para faixa exclusiva para ônibus, criamos a ciclovias e esquecemos de um fator muito importante que também é importante no desenvolvimento de São Paulo, é o jeito de se locomover mais rápido, que é a questão dos motoboys. Conforme vai reduzindo as vias, as marginais e esqueceram de um fator muito importante. Nós temos aí hoje quase um milhão e 60 mil motos circulando no município de São Paulo e nada se faz para interesse da categoria. Ao contrário, na construção das ciclovias na

Rua Vergueiro, na Sumaré, a faixa exclusiva para moto hoje também não pode mais.

Então a gente vem encarecidamente pedir ao Governo que aceite o nosso pedido, até porque é uma questão de saúde pública. Conversando com o pessoal do SAMU me disseram que 70% das ocorrências feitas pelo SAMU são acidentes de moto. Já que está se fazendo uma prevenção com redução de velocidade e ciclofaixas, também precisamos pensar nas marginais e em como criar um espaço para motoqueiros.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Quito Formiga) – Vereador Jonas Camisa Nova, muito boa iniciativa. Eu falo como motociclista e louvo esse seu projeto, apoio 100%.

Declaro realizada a audiência pública do terceiro item, PL 443/2015, do Vereador Jonas Camisa Nova.

Quarto item da pauta. “PL 587/2015, do Vereador Natalini, PV. Proíbe a oferta de embutidos na composição da merenda de escolas e creches da rede pública municipal e dá outras providências”.

Indago se alguém quer se manifestar sobre esse projeto. (Pausa) Não há inscritos. Declaro realizada a audiência pública do PL 587/2015.

Quinto item da pauta. “PL 659/2015, do Vereador Ari Friedenbach, PHS. Dispõe sobre a inserção do migrante refugiado na vida socioeconômica do município de São Paulo e dá outras providências”.

Indago se alguém quer se manifestar sobre esse projeto. (Pausa) Não há inscritos. Declaro realizada a audiência pública do PL 659/2015.

Item seguinte. “PL 717/2015, da Vereadora Juliana Cardoso, PT. Estabelece diretrizes para o acompanhamento do parto domiciliar no âmbito da rede municipal de saúde de São Paulo.”

Indago se alguém quer se manifestar sobre esse projeto. (Pausa) Não há inscritos. Declaro realizada a audiência pública do PL 717/2015.

Sétimo item da pauta. “PL 147/2016, do Vereador José Police Neto, PSD. Institui o Programa Bike São Paulo, cria o cartão do ciclista e dá outras providências”.

Tem a palavra o nobre Vereador José Police Neto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Sr. Presidente, eu preparei uma rápida apresentação e depois queria até ter essa oportunidade de fazê-lo, antes de qualquer abertura de palavra, mas para contextualizar o esforço que fizemos. Sem problema, Presidente?

Antes de fazer a apresentação, só dizer como chegamos ao projeto e acho que é fundamental. A ideia do projeto que apresentamos nasce ainda no debate que realizávamos no ano passado, de como a bicicleta poderia ser inserida como uma modalidade real de transporte na Cidade e tivemos uma cautela ainda no ano passado de antes de apresentar o projeto levá-lo ao conhecimento da sociedade. Realizamos ainda em dezembro uma apresentação pública do projeto, deixamos o projeto 90 dias antes da apresentação em consulta pública, período em que recebemos contribuições, contribuições que geraram inclusive alteração no projeto protocolado na Câmara e aí tivemos esse semestre legislativo de tramitação. Eu elaborei uma brevíssima apresentação que passa pelos pontos fundamentais do projeto.

A ideia fundamental é reconhecer que o mundo bem adotando a bicicleta como um dos modais de transporte e para isso vem criando fórmulas para que a bicicleta se integre a esses modais pré-existentes quando a Cidade se apresentou não convidativa a isso. Então a gente traz um pouco dessas experiências internacionais, algumas que eu pude visitar pessoalmente, outras que a equipe acabou por visitar, mas me parece fundamental apresentar duas, três delas que tem algum vigor e algum resultado já apresentado. Então há leis nacionais muito parecidas com o nosso Plano Nacional de Mobilidade que vem entusiasmando isso.

Então, no Velho Continente, a França talvez tenha sido o País que nos últimos dois anos se dedicou muito a essa regra, criando fórmulas bastante interessantes de oferecer à bicicleta algum incentivo, ou ciclista, ao trabalhador ciclista um modelo de incentivo, e lei nacional dá cobertura a isso. Nos Estados Unidos não é diferente. Então o Novo Continente,

com cidade absolutamente carros-dependentes também têm apresentado essa fórmula. Nesses dois continentes o modelo é de transferência de recursos e esses recursos universalizados. Na verdade, aqui a gente não trouxe isso dessa forma apresentada nesses países, a gente preferiu um modelo um pouco mais objetivo, em que você cria uma rede de serviços para o ciclista e não transfere um recurso. Então nos Estados Unidos é coisa de 20 dólares mês; na França é 0,25 cents de Euro. A Colômbia também já tem planos de incentivo tanto para o trabalhador público como para o trabalhador privado. Então, na realidade, o mundo já vem se debruçando, criando mecanismos como esses.

Não foi diferente aqui. Ainda em 2013 a gente apresentou um projeto, que acabou por ser vetado, que tentava apresentar uma conta para a administração que era o custo do imposto pago pela bicicleta e, na realidade, o que se tentava naquele momento era produzir um crédito em cima desse custo gerado pela bicicleta. Em cima daquele debate que foi frustrado pelo veto apostado pelo Prefeito nós elaboramos uma nova iniciativa que é essa que estamos apresentando e ela tenta trazer a cultura da bicicleta como um dos elementos fundamentais de modal de transporte não poluente. Então estamos aqui reconhecendo que um conjunto não pequeno de trajetos na Cidade, que não comprometerá mais de meia hora, 40 minutos a circulação deste, ou o deslocamento deste trabalhador seja na primeira perna que ele realiza, da sua casa até o sistema de circulação de alta capacidade, seja na segunda perna se essa primeira está ofertada para ele com maior qualidade e menor distância de casa, que ele tenha a oportunidade de na segunda perna de utilizar a bicicleta como recurso, então foi para isso que a gente apresentou.

Que dados nos levam a crer que isso é possível em São Paulo? Quando a gente olha a dinâmica de construção para o subsídio de transporte público coletivo e a gente vai notar que próximo de cem reais são gastos como subsídios para o trabalhador, além daquele que já é a conta realizada entre patrão e trabalhador, no desconto de 6%, na lógica de ter essa oportunidade, ficou claro para a gente que a bicicleta poderia ser o receptor de uma economia

que a bicicleta faz ao tirar três dias por semana a bicicleta do já saturado sistema atual. Nessa relação concorrencial entre termos um terço da população dentro do transporte público coletivo e um terço das viagens sendo realizadas individualmente, esses dois focos nos permitem acreditar que esta economia gerada na escala de cada três reais investidos no setor de transporte público coletivo levada para a bicicleta, então, para cada três reais gastos, eu gastarei apenas um com o sistema de deslocamento de bicicleta, nós passamos a ter um mecanismo eficiente, com gastos reduzidos e com externalidades positivas que são quase incalculáveis, seja saúde, seja saúde da Cidade, seja novas dinâmicas que a Cidade constrói.

É lógico que para pagar essa conta a gente quis envolver a autoridade pública e o empregador. O empregador por quê? Porque à medida que ele será responsável pela metade desses benefícios que estarão no cartão, a ele é dado até 20% de desconto no seu IPTU. As primeiras simulações que nós realizamos, sempre buscando uma compatibilidade do benefício ao tamanho do negócio, nos leva a crer que na média de empresas que têm até cem funcionários e terão que deslocar 30 dos seus trabalhadores a isso, nós teremos quase que o mesmo gasto que as empresas terão aportando no bilhete aquilo que ela receberá em forma de subsídio. Então é isso, sem contar as exigências de garantir banho e espaço para troca para esse trabalhador que mudar de modal. Então o cálculo que a gente acabou de realizar aponta para empresas que têm cem funcionários, que no mínimo tem que ter 30 funcionários ingressando no programa, que vão ter lá um desconto ano próximo de 15 mil reais quando você distribui a média do trabalhador por metro quadrado nas empresas da Cidade, você vai notar que sempre esse benefício que é parte do projeto é exatamente aquilo ou muito próximo daquilo que ele vai transferir para o ciclista trabalhador. Portanto, a renúncia hipotética fiscal que o município teria está sendo investida num programa público, quer dizer que estamos apontando uma regra que não há prejuízo ao município porque aquele recurso que deixa de ingressar no município via IPTU acaba ingressando via o Programa de Suporte à Bicicleta. Por isso que nós acreditamos que não só essa regra de economia que o município passa a ter com

aquele 1,91, que é cada um dos trabalhadores deixa de passar o seu bilhete único, que é o custo dos 31% subsidiado do sistema, nós teremos a economia de 95.50, você tem aí a possibilidade do ingresso da economia dos 45.50 quando deixa de ser onerados pelos 95.50 que é a regra que está estabelecida.

Então essa foi a ideia. Um pouco da pesquisa que foi realizada ao longo desse período para mostrar a emissão de gases que é reduzida, a redução de congestionamento, melhora de condicionamento do próprio trabalhador. Então essas são as externalidades positivas, às vezes nem é preciso ser lembrado, mas a gente tem que colocar isso como regra fundamental. Falei logo no começo de como alguns países isso se reflete na cidade, que já vem abordando isso.

Termino, Sr. Presidente, me colocando à disposição. Recebemos ainda na tarde do dia de ontem um documento do CicloCidades, que nós já fizemos questão de elaborar as respostas, mas estou à disposição para esse debate franco, que acho que é ele que vai permitir a gente qualificar o projeto, atualizá-lo e trazer as regras tão necessárias para ser uma verdade na Cidade.

O SR. PRESIDENTE (Quito Formiga) – Tem a palavra o Vereador Laércio Benko.

O SR. LAÉRCIO BENKO – Sr. Presidente, apenas para registrar sobre esse assunto, sem entrar no mérito do projeto, do qual o Vereador Police Neto é extremo conhecedor, mas acho que seria importante, pela péssima qualidade das nossas ciclovias hoje, com sinalização apagada, esburacadas etc, até instituir um seguro de vida para os ciclistas ou outro tipo de benefícios, porque realmente andar de bicicleta, mesmo com as ciclovias que são apenas um mero factóide, é um risco de vida para os ciclistas, do jeito que está.

O SR. PRESIDENTE (Quito Formiga) – Tem a palavra o Sr. Rene Fernandes, da Ciclocidade e Fundação Getúlio Vargas.

O SR. RENE FERNANDES – Boa tarde, Presidente, demais membros da Comissão. Eu gostaria de saudar o Vereador Neto pelo projeto e pela abertura de diálogo com

a sociedade civil. Isso vem no caminho de recente conversa que a gente tem tido com esta Casa para que haja um aprofundamento do debate com a sociedade civil, de contribuições da sociedade civil, nos projetos relacionados a bicicleta nesta Casa.

Esse projeto foi apresentado a nós em dezembro do ano passado, pelo Vereador José Police Neto. Ao longo desse período, o projeto recebeu algumas críticas e alguns questionamentos em relação a ele. Em primeiro lugar, quero deixar claro que somos muito favoráveis a esse tipo de projeto que incentive o uso da bicicleta na cidade, mas a gente acredita que pode existir um refinamento disso diante dessa interlocução.

Outros colegas que participaram diretamente das críticas e dos questionamentos apresentarão aos senhores e, no final, a gente protocola com todos os documentos.

Ao colega Vereador que falou de seguro de vida aos ciclistas e da ciclovia, quero informar que, nos últimos quatro anos, antes das ciclovias, perdi duas amigas. Depois da ciclovia, não perdi mais ninguém. Então parece que os meus amigos têm estado mais seguros recentemente.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Quito Formiga) – Tem a palavra o Sr. Diego Brea, da Bike Zona Sul e Ciclocidade.

O SR. DIEGO BREA – Boa tarde. Estou para representar a Bike Zona Sul e a Ciclocidade. Referente a este projeto de lei, a gente fez uma discussão larga com diversos ciclistas, vendo a realidade de cada um em São Paulo. Espero que o tempo seja suficiente, porque vou citar apontamentos de melhorias. Se este projeto tiver essas melhorias, vai abranger mais pessoas e trazer mais melhorias para São Paulo.

O projeto, da forma como está feito, induz à exclusão de uma enorme parcela de ciclistas de baixa renda, pois não prevê a participação de lojas de bairro, pequenos comércios, empresas de prestação de serviços, como segurança, limpeza. Ele não tem sequer espaço para atividades comerciais, quem dirá para infraestrutura voltada exclusivamente para ciclista.

É justamente nesses espaços e nessas atividades que se encontra uma enorme parcela de ciclistas, então, o projeto tem de abranger também esses ciclistas que estão na periferia e em pequenas empresas.

Aparentemente, o projeto exclui as pessoas que condicionam suas bicicletas em bicicletários de rede de transporte, como CPTM e Metrô, também os terminais urbanos. Então, o projeto tem de aderir a essas pessoas que deixam as bicicletas nesses lugares.

Indicar que o uso dos créditos apenas na manutenção da bicicleta não pode ser considerado como um benefício de quem incentiva o uso da bicicleta, pois beneficiaria apenas uma rede de lojistas já instalados ou filiados a alguma associação; o que não atenderia, por exemplo, as bicicletarias de bairro espalhadas pela Cidade e, especialmente, na periferia. Então, este projeto tem de aderir ao maior número de empresas possíveis, tem de dar opção à pessoa utilizar a bicicleta como meio de transporte.

O desconto tributário do IPTU associado como benefício aos empregadores beneficia a poucos e de maneira injusta, pois os lotes com maior terreno e mais bem localizados seriam os maiores beneficiados. Imaginem, por um instante, um estacionamento localizado na região central notadamente para assegurar e gerar especulação, a partir do interesse do setor imobiliário, instalado em um grande terreno, com correto pagamento de alto IPTU e com 10 funcionários para o funcionamento do serviço. Bastariam três funcionários usando bicicleta para ir ao trabalho e o proprietário do lote causaria um impacto na arrecadação do Tesouro Municipal, mesmo sem ter sido promovido necessariamente o uso de bicicletas.

Um dos pontos de melhoria que a gente vê é que a empresa não precisa ter bicicletário para participar do programa, mas ganha um desconto maior se estiver na seguinte escala: exemplo, sem bicicletário e sem vestiário, se ela tiver ciclista participando do programa, ganha 5% de desconto; com bicicletário, sem vestiário, ganha 10%; com bicicletário e vestiário, sem chuveiro, ganha 15%. Ou seja, aos poucos as empresas vão aderindo. Então, se um

comerciante quiser investir no uso da bicicleta, não precisa gastar um montante inicial para instalar toda a infraestrutura, ele pode apostar que o funcionário será um ciclista e, aos poucos, vai aplicando dinheiro para isso.

O que poderia se criar é, por exemplo, para cada desconto dado, a empresa ganharia um selo. Se ganho 5% de desconto, tenho uma empresa com funcionários ciclistas, ganho numa categoria que está incentivando uma melhoria para a sociedade, como bronze. Se ganho 10%, sou prata; 15%, sou ouro. Se a empresa chegou ao máximo, ela é diamante. Então, para a empresa utilizar um marketing de que apoia um pouco, ou médio, ou o máximo que pode. É muito ruim a obrigação de implantar um bicicletário ou vestiário para participar do programa, ou ter a desoneração tributária. Ou seja, o programa tem de aderir ao maior número de empresas possíveis.

A gente solicita retirar o limite de 30% de ciclistas para que uma empresa possa aderir ao programa. Só pensem se 30% de todos os funcionários de cada empresa aderir ao ciclismo, temos de pensar quantas empresas em São Paulo vão aderir ao programa. Então, tem de se pensar em soluções que já foram apresentadas aqui, em melhorias, para o maior número de empresas aderirem e o maior número de ciclistas possíveis de cada empresa.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Quito Formiga) – Tem a palavra o Sr. Robson Miguel, da Ciclo ZN.

O SR. ROBSON MIGUEL – Sou da Ciclo ZN, na zona Norte, e temos um grupo de ciclistas que compreende boa parte dos ciclistas, desde Perus até a Vila Medeiros. A gente concorda que é preciso um programa no sentido, e com as qualidades que foram apontadas, de que agregue mais ciclista na Cidade. Porém, à medida que foi apresentado o PL, ele mais segrega do que inclui o ciclista, porque a possibilidade de as empresas serem incluídas no programa é muito baixa, como já foi dito, já que a maioria das pessoas que pedalam está na periferia de São Paulo e trabalham em comércio, em indústria, que não estão em condições de

se incluir no programa.

Outra coisa também é a questão da CPTM, que já foi abordada, dos estacionamentos de bicicleta. A pessoa que já usa bicicleta em São Paulo e não tem o benefício do transporte público pelas empresas não estaria incluída dentro desse sistema, de ter o benefício. Por isso, achamos que esse benefício deveria ser de caráter mais universal, pois da maneira que está o nosso entendimento fica bem centralizado onde a política já atua, nos centros e nas grandes empresas. Então, é muito fácil para uma empresa na Berrini fazer isso, mas para uma empresa da periferia é muito difícil, sendo que a grande maioria dos ciclistas utiliza nessas localidades.

Outro ponto é a que o benefício não seja só utilizado na rede de compra de artigos de bicicleta, porque a gente entende que isso é beneficiar um setor e, nem sempre, as bicicletarias de periferia serão beneficiadas, sendo que é onde a maioria do trabalhador recupera suas bicicletas. Então, quando se agrega o benefício a uma rede de bicicletarias bem organizadas, dificulta para quem está na periferia. Se fosse um caráter mais universal do uso, não sendo exclusivo na rede de bicicletaria, talvez mais pessoas pudessem ter acesso a isso.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Quito Formiga) – Tem a palavra o Sr. Maicon Rafael de Souza Pereira, lojista da União de Lojistas de São Paulo.

O SR. MAICON RAFAEL DE SOUZA PEREIRA – Quero deixar registrada a seguinte situação: nosso mercado vem há muito tempo buscando uma situação melhor para a nossa cidade em termos de locomoção, para o próprio lojista da periferia, para os grandes lojistas; e o que enxergo deste PL nada mais é do que o primeiro passo para a gente começar a ter uma ideia futura para o nosso projeto.

A Cidade não comporta mais uma pessoa ficar mais de uma hora no trânsito para andar 15 km, sendo que de bicicleta ela faz o percurso em 25 minutos. Mas hoje há uma dificuldade muito grande de transitar com bicicleta em São Paulo devido aos espaços e, como

o Vereador falou, a falta de segurança; embora, hoje, a ciclovía nos dá uma oportunidade melhor de poder transitar com mais segurança do que tínhamos antes.

Então, todo projeto, quando é tramitado, precisa de ajustes. Isso é natural. Nós, como lojistas, precisamos de mais pessoas andando de bicicleta na rua, mas não só para o nosso comércio, mas por uma qualidade de vida melhor, mais saúde, menos poluição. É o que a gente deseja para a cidade de São Paulo. E o projeto é o primeiro passo.

Faço minhas as palavras dos amigos aqui e reitero que o projeto é o primeiro passo. Há muita coisa a se ajustar, sim, mas acredito que, feito a muitas mãos, o projeto ficará cada vez melhor; e isso não pode ser engavetado, tem de ser colocado em prática, para que todos da cidade de São Paulo possamos usar o nosso transporte como um modal hoje, a bicicleta, que é usado no mundo inteiro e que infelizmente aqui, quando se tem alguma coisa, não se tem nada, quando tem reclama. E quando se cria alguma coisa, reclama-se também. Acho que o projeto, é para se enaltecer, e não reclamar.

Venho aqui agradecer a iniciativa do nobre Vereador Police Neto. Agradecer a Casa, por nos dar essa oportunidade, agradecer aos amigos que estão aqui, que também, estão batalhando junto com o projeto, porque não estamos em causa diferente, estamos na mesma causa, com uma diferença. Hoje temos de criar uma coisa, um projeto e um sistema que funciona a bicicleta como um veículo e um meio de transporte de locomoção para o cidadão ir trabalhar. Está caótica a situação, tanto do carro, tanto do transporte público. É complicado conseguir chegar ao trabalho de manhã. Greve, problemas que no cotidiano, todos sabem o que abrange isso.

Fica aqui meu relato. Agradeço aos colegas, a Casa pela oportunidade. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Quito Formiga) Com a palavra a Sra. Fábía Cristina Barbieri, do bike da firma.

A SRA. FÁBIA CRISTINA BARBIERE – Boa tarde a todos. Agradeço a

oportunidade de estar aqui, parabenizar o nobre Vereador pela iniciativa do projeto, e dizer que sou favorável ao PL e acredito ser bastante positivo a iniciativa do trabalho e dessa proposta de lei. Quero reforçar a questão da segurança, que já existem pesquisas realizadas, na Universidade de Denver, onde é inversamente proporcional, quanto mais ciclista tem na rua, mas seguras as ruas vão ficando. Isso é comprovado, com os números do ano passado, onde dobramos o número de ciclistas em São Paulo, e foi o menor índice de acidentes fatais. A questão da segurança só vamos conseguir colocando mais ciclistas nas ruas e a questão da estrutura precisamos criar a demanda para ter a estrutura e isso vai acontecer naturalmente.

O projeto é bastante apropriado quando ele envolve a empresa, acredito que a maioria dos deslocamentos no dia-a-dia é realizado com o objetivo de ir ao trabalho, e você colocar a bicicleta na rua e fazer da mesma, uma realidade de transporte é uma mudança cultural, e temos de envolver a iniciativa privada nessa mudança cultural. Acredito que a partir do momento que o PL envolve a empresa para fazer parte dessa mudança cultural ele é muito apropriado e muito bem escrito nesse sentido. Deixo aqui a minha contribuição para o projeto.

O SR. PRESIDENTE (Quito Formiga) – Com a palavra o nobre Vereador José Police Neto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO - Primeiro agradecer todas as contribuições, ou percorrer, tentando responder e fico com a tarefa de incorporar parte dos apontamentos, mas têm alguns, que reprisam o dialogo que tivemos em dezembro, e aí é importante apontar o que foi avanço de dezembro para cá.

Primeira preocupação, aparentemente, excluir pessoas que acondicionam as bicicletas em bicicletário da rede, fizemos questão de dar ao artigo 8º, § 3º, exatamente essa condição. Só poderão ser beneficiário do cartão os trabalhadores que utilizarem a bicicleta como meio de transporte. Aí tem essa inovação, no final do texto, mesmo que combinado com o transporte público coletivo intermunicipal. Ela foi exatamente o texto que é a tradução do debate, lá de dezembro, e os 90 dias de consulta pública foi exatamente dar a resposta a isso.

O texto que estamos trabalhando já incorpora essa preocupação apontada no primeiro debate que fizemos sobre o projeto.

Outro tema que coseguimos avançar de maneira significativa é esse para gente não permitir excesso do “empregador” que olha o projeto e tenta utilizá-lo como política de evasão tributária. O cara que vai tentar usar o projeto para prejudicar a cidade.

Para isso, o §3º do Art. 11, estabelece que o Executivo fará gradação percentual do abatimento do IPTU, exatamente para você não permitir que um estacionamento com quatro, cinco mil metros, tente ter uma vantagem excessiva. Porque a participação das empresas de IPTU que ali é permitido o desconto, ele tem uma íntima relação com aquilo que o empregador ao aderir ao programa vai transferir mensalmente para o seu trabalhador.

Então em nenhum momento quando se pensou em trazer a empresa para dentro do sistema, foi para que ela fosse uma mera expectadora ou que ela buscasse o benefício do IPTU para participar. Não! Ela não só passa a ser agente do desenvolvimento da cidade observando a bicicleta como um modal, porque ela passa a ser financiadora disso. O desconto do IPTU que ela recebe, naturalmente é empurrado para aquele benefício que ela, empresa, coloca na conta do bilhete do ciclista.

Essa foi a ideia e deixo claro que em momento algum se pensou em laçar a empresa pelo benefício do IPTU e sim, colocá-la como uma promotora desse novo sistema. Empregador e empregado passam a figurar dentro porque tem incentivos para os dois, mas os dois também têm responsabilidades.

É importante, o apontamento, tanto do Robson como do Diego quando falam: é na periferia como a gente chega a um mercado informal. É verdade. Temos um nó a ser destravado. Isso vem sendo debatido com bastante intensidade, mas todo aquele estabelecimento comercial da periferia que ingressar em uma MEI, que tiveram uma estrutura de micro empreendedor individual não estará excluído. Aquele que não existe, e portanto ele não existe para autoridade pública, sem dúvida nenhuma, dentro de um programa público que

envolve recursos públicos e que portanto tenho de ter uma mínima fiscalização, eu não tenho condição de trazer, mas isso não estou dizendo que redes serão beneficiadas, porque qualquer estabelecimento comercial que gera emprego o que gera atividade capaz de atender os requisitos que a lei está apresentando poderão estar incluídos. Então a pequena bicicletaria da periferia ou pequeno empregador da periferia não está excluído.

E vou além, acredito que para esses, a condição que a projeto está dado são mais fáceis do que aquele que tem uma estrutura do ponto de vista burocrático, mais hierarquizado a volume maior de trabalhadores. Estamos dizendo que um pequeno estabelecimento comercial na periferia como uma mecânica que tem lá sete trabalhadores, e esses trabalhadores são moradores da periferia e que pode ingressar nesse mundo e essa mecânica, de fato, está inserida nos controles formais da nossa sociedade esse tem elementos que me levam a crer que eles serão os primeiros a aceitar essa forma de participação no programa, tanto em benefício do seu trabalhador como em benefício do seu próprio negócio. Então não acredito que a tentativa que fizemos, mesmo em primeira apresentação, ela excluísse a periferia que foi o centro principal dos estudos. Até por você não ter estruturas burocratizadas no setor privado, uma decisão de uma empresa pequena na periferia como uma mecânica, como um lava rápido na periferia ou como uma lanchonete, um açougue, uma loja de roupas na periferia que tem lá, seis, sete, oito, nove funcionários, um supermercado que pode ter 22, 25 funcionários, estes, em nossa opinião e de todos os ensaios que fizemos até agora talvez sejam aqueles que tenham as condições mais céleres de ingressar no programa, em especial, pelo dialogo que patrão e empregado tem de maneira mais objetiva ali na beira do balcão.

Acredito que devemos aprimorar, essa oferta trazido pelo ciclo cidades, ai digo, bike zona Sul, ciclos ZN, de imaginar regras sem bicicletários, sem vestiário, com bicicletário mas sem vestiário, com bicicletário/Vestiário, mas sem chuveiro. O debate que realizamos no começo dessa semana, e que permitiu essa leitura mais aguda do que vocês estão escrevendo e falando e aí responde um pouco porque a Fábria nos trás, nos leva a crer que o modelo que

devemos implantar não deve excluir espaços ociosos que a cidade já tem e que pode ser combinados. Aqui para dizer, que podemos ter sim, além dessa regra sugerida pelo ciclo cidade aquele estabelecimento comercial ou uma rua comercial que tem três, quatro lojas que vão aderir encontrar onde estará esse espaço para banho, para troca e que sirva essas três, quatro empresas.

Estamos dizendo que é possível pensar, em especial para as menores empresas que não terão condições, de dentro do seu ambiente oferecer isso, na combinação entre elas, dizer o seguinte: olha, nós temos a dois quarteirões daqui um estabelecimento comercial, uma pequena academia de ginástica que ela tem uma ociosidade no seu vestiário, e que quero combinar, eu, dono da academia, quero combinar essa ociosidade com programa que vocês estão apontando. Ganhando também qualidade essas relações que acontecem na Cidade de São Paulo, de observar que muito daquilo que está ofertado e que tem hora ociosa pode ser poderoso para o programa que estamos apresentando.

Ao percorrer um pouco desse congestionamento não está se isolando a periferia. Acredito que não. Podemos até melhorar a redação. É muito importante essa sinalização dos 5%, 10% dessa gradação, acredito ser fundamental, é passiva. Vou me dedicar nas próximas 24, 48 horas para construir um texto que comporte isso, já, pensamos na questão de integração modal, inclusive para quem vem de fora do Município para cá e aí vem muito de grupos que vem de Diadema, que fizeram contato com a gente, que falaram: olha estamos vindo de fora, queremos saber onde essa integração pode nos beneficiar. Também estamos estudando isso. vou contar para vocês que muito tem sido demanda: como você vai trabalhar com o desempregado, como você vai trabalhar com estudante. Aí quero aqui contar um pouquinho para vocês que o esforço que estamos fazendo é para dar esse primeiro passo. Da mesma forma, ai fazendo um reconhecimento verdadeiro, e contestando de maneira muito rigorosa – é uma pena que não está aqui – a fala do nobre Vereador Laércio, ausência da ciclo faixa permanente, das ciclovias, neste momento, nos colocaria em uma situação que

estávamos anos atrás. a presença dela nos rende sim, a oportunidade deste e de muitos debates. Não há que se criticar a coragem da implantação. Pode, em um detalhe outro, aperfeiçoar onde chegamos, mas não reconhecer a bicicleta como modalidade de transporte, não reconhecer que todos os esforços para infraestrutura de bicicleta ajudam a cidade, ajudam as cidades, é deixar turva a realidade que temos. Por dois fatores objetivos: a cidade produzida com exclusividade para o carro, que nos trouxe ao caos em que vivemos essa receita venceu. O que estamos discutindo agora, qual a receita da nova cidade. Porque aquela que nos trouxe até aqui nos exigem mudanças sim, de comportamento, e quero aqui contar para muitos dos colegas vereadores que parte dessa coragem foi desperdiçada por vidas de ciclistas que entenderam que essa regra podia mudar e deveria mudar. Se não a gente fica na cabeça o seguinte: que as pessoas não tinham a responsabilidade, ao se deslocar por bicicletas. Não é isso. é que a cidade não soube empreender um regime de respeito para aquele que mais respeitou a Cidade. Todas as vezes que falamos de ausência de infraestrutura para bicicleta, e gente pedalando na cidade é porque essas pessoas respeitam tão mais a cidade, que colocaram até suas vidas em risco para mostrar para a cidade que tem um longo caminho a ser percorrido e que precisou de coragem para percorrer.

Agradeço muito ao ciclo cidade, ao biki zona Sul, ao ciclo ZN, a bike da firma e todos aqueles que veem contribuindo, mas acredito que precisamos, definitivamente jogar para dentro do sistema público de transporte da Cidade de São Paulo, a bicicleta como modal. Ai, todas as outras discussões, porque a bicicleta passou a fazer parte definitivamente da política pública de transporte, teremos outro nível de discussão. Por isso vou, não só acolher as orientações trazidas por quem pedalam em especial essas que tem como jogar luz no processo periférico, onde a bicicleta não só, é mais presente, mas que ela tenha o valor que de fato deva ter, mas também observar os regimes de fiscalização para que o programa não fique vulnerável a uma critica que ele não deve ter. Ouvimos muito: Ah, é bolsa ciclista, é bolsa isso, é bolsa aquilo. Isso temos de afastar definitivamente, aqui não se trata de bolsa. Ninguém está

transferindo um real para nenhum dos ciclistas e nem para nenhum dos trabalhadores. O que você está dizendo é que, da mesma forma com que o ônibus, ao ser subsidiado, recebe recurso para trocar o pneu, para trocar o óleo, para abastecer, para o seguro do ônibus, para a troca do ônibus, que é o sistema de troca da frota. Para evoluir na tecnologia que está embarcada no ônibus não é diferente o equipamento. Bicicleta será reconhecida como modal. Se a bicicleta é reconhecida como modal, todos os benefícios dos subsídios públicos para aquele programa tem de estar pensado para a bicicleta. E, eles vão até o seguro da bicicleta, até um seguro de acidentes no percurso. O esforço que estamos fazendo para oferecer para o projeto todas as garantias de fiscalização e oportunidades para o bilhete ser poderoso, posso dizer para vocês que não nos cansa, mas que é um regime diário e de tensão, porque a gente também se testa para ver o que aquele que é opositor a tudo que se fala da bicicleta vai dizer do esforço que fazemos aqui.

O nosso projeto, não trata, em momento algum de bolsa, não transfere um real de dinheiro em pecúlio, mas sim, cria uma política pública que reconhece a bicicleta como modal de transporte e dá a ela, muito menos que a gente já deu, de desconto de IPI, muito menos do que subsidio de combustível, como até hoje vem sendo dado. Estamos aqui tentando estabelecer o primeiro passo para a bicicleta definitivamente ser um modal para a Cidade de São Paulo, e aí as contribuições dos ciclos ativistas são fundamentais para acertarmos, mais do que errar as contribuições das empresas, sejam aqueles que vendem produtos e bicicletas, sejam aqueles que trabalham com modelos de deslocamentos mais inteligentes para a Cidade de São Paulo, sei que o deslocamento mais inteligente da Cidade de São Paulo hoje, é a bicicleta, por isso faço questão de colocar não só no meu discurso, mas na minha prática.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Quito Formiga) – Obrigado, nobre Vereador José Police Neto. Não havendo mais oradores inscritos para esse projeto, encerrada a audiência pública do PL 147/16, de autoria do nobre Vereador José Police Neto.

Passemos ao oitavo item da pauta.

Projeto de Lei 46/15, de autoria do nobre Vereador George Hato. Indago se alguém queira manifestar? (Pausa) Não há oradores inscritos para esse projeto. Declaro realizada a audiência pública do PL 46/15, de autoria do nobre Vereador George Hato.

Projeto de Lei 691/15, de autoria do nobre Vereador Laércio Benko. Indago se alguém queira manifestar? (Pausa) Não há oradores inscritos para esse projeto. Declaro realizada a audiência pública do PL 691/15, de autoria do nobre Vereador Laércio Benko.

Nada mais havendo a tratar declaro encerrada a audiência publica.

Estão encerrados nossos trabalhos.