



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: TONINHO PAIVA

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo
DATA: 24 de julho de 2017

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Transcrição *ipsis verbis*
- Orador não identificado
- Exibição de imagens

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Boa tarde a todos. Declaro abertos os trabalhos da 7ª audiência pública da Comissão de Administração Pública do ano de 2017 para tratar do PL 367/2017, do Executivo, do Prefeito João Agripino da Costa Doria Jr., que disciplina as concessões e permissões de serviços, obras e bens públicos que serão realizadas no âmbito do Plano Municipal de Desestatização - PMD; introduz alterações na Lei nº 16.211, de 27 de maio de 2015.

Peço que tomem assento à Mesa: Vereador Milton Leite, Presidente da Câmara Municipal Vereador André Santos; Vereador Gilson Barreto; Vice-Presidente da Comissão de Administração Pública; Vereador Senival Moura, Presidente da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia; Wilson Poit, Secretário Municipal de Desestatização e Parcerias; José Carlos Nunes Martinelli, Presidente da SPTrans; Eduardo Mario Dias, especialista que irá dirigir a palavra a todos vocês; e Eduardo Pacheco, Diretor da SP Parcerias.

Informo ainda que esta reunião está sendo transmitida pelo portal da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço www.camara.sp.gov.br, pelo *link* Auditórios Online. Esta audiência foi publicada no Diário Oficial da Cidade de São Paulo, no portal da Câmara Municipal de São Paulo e nos jornais de grande circulação.

Registro a presença do nobre Vereador Aurélio Nomura, Líder do PSDB nesta Casa.

Peço ao nobre Secretário Dr. Wilson Poit que tome a palavra para fazer a abertura da audiência pública.

O SR. WILSON POIT – Boa tarde a todos. É um prazer estar aqui em mais uma audiência pública, hoje focada no PL 367/2017, na parte referente à concessão do sistema de bilhete único. Estamos hoje à disposição para ouvir sugestões, perguntas e esclarecermos dúvidas e também anotarmos todas as contribuições, que são bem vindas, para melhorarmos

esse projeto que começa a tramitar na Casa, parte do projeto de lei de concessões, então focado no bilhete único.

Como todos sabem, a missão principal da Secretaria de Desestatização e Parcerias e desse projeto de lei é que a Prefeitura possa concentrar esforços e recursos no que é essencial para nossa cidade, no que é importante: saúde, educação, habitação, segurança, assistência social e mobilidade. Estamos propondo, como é um compromisso do Prefeito João Doria, sairmos de algumas empresas que são deficitárias para o Município há muitos anos, de imóveis inativos, dos cemitérios, dos mercados, dos parques, onde investimos muito dinheiro e não há o retorno que a população merece em termos de conforto, de limpeza e de segurança.

Hoje vamos discutir aqui a concessão do bilhete único. Como muitos sabem, e nós já divulgamos, São Paulo tem um dos maiores conjuntos de bilhetes de transportes do mundo. São aproximadamente 15 milhões de cartões hoje utilizados apenas para pagamento de passagens de ônibus, metrô e sistema de trilhos.

Farei uma pequena apresentação para mostrar o que significa, em termos de custos para a Prefeitura, para a SPTrans, administrar tudo isso. Temos também o problema conhecido das fraudes, dos bilhetes clonados, das pessoas que vendem o carregamento desses bilhetes e, com isso, oneram muito os cofres públicos, porque o dinheiro não chega aonde deveria chegar. Em vários lugares do mundo, em várias cidades temos valores agregados ao bilhete. Então, a proposta é desonerarmos a SPTrans, desonerarmos a Prefeitura de São Paulo dos valores gastos hoje para mantermos os *softwares* e toda a gestão desses bilhetes; mas também buscarmos empresas que possam eventualmente pagar uma outorga para ter o controle disso e agregar valores. Cartões de bilhete único podem ser usados também como cartões de débito, cartões de crédito, benefícios e outras funções. E estamos em uma fase em que exatamente vamos abrir um PMI, um primeiro passo, apenas para ouvirmos o mercado e outros exemplos de quais são os benefícios possíveis, para depois construirmos a licitação.

Queremos entender tudo o que é possível agregar a esse cartão do bilhete único. Para isso assinamos um acordo com o Governo do Estado de São Paulo. Hoje, como vou mostrar aqui, uma maioria da receita é da Prefeitura de São Paulo, é do sistema sobre pneus. Mas uma parte dessa receita é do Governo do Estado, que se serve também para pagar Metrô, EMTU. Para isso, faremos um PMI em conjunto.

O sistema de bilhetagem, como eu disse, integra, então, o transporte público e o transporte estadual sobre trilhos. São aproximadamente 14 milhões e 400 mil cartões ativos. Isso significa cartões que receberam crédito e foram movimentados nos últimos 12 meses. A SPTrans tem um custo para gerenciar todo esse sistema, de quase 240 milhões de reais por ano; receitas do sistema, de 77 milhões, o que dá um custo líquido hoje para os cofres públicos de 160 milhões de reais, sendo 107 milhões aproximadamente da Prefeitura e 33%, ou seja, 53 milhões, do Estado de São Paulo. Então, estamos falando de uma desoneração líquida de aproximadamente 100 milhões de reais por ano, que deixaríamos de gastar na gestão desses cartões.

- Orador para a se referir a imagens em tela de projeção.

O SR. WILSON POIT - É importante também dizer, ali está bem detalhado esse custo do Município, parte dele da comercialização de créditos, das praças de atendimento ao usuário, infraestrutura e insumos e gestão.

Como sempre, a Secretaria de Desestatização e Parcerias, trabalha para as demais secretarias, como estamos trabalhando para a Secretaria de Obras e Serviços, com a concessão de cemitérios; para a Secretaria do Verde, com a concessão de parques; aqui trabalhamos para a SPTrans – com a presença do Presidente Martinelli – e para a Secretaria de Transportes, do Secretário Sérgio Avelleda.

As dificuldades atuais do sistema de bilhetagem são bem conhecidas. O sistema gera custos para a Administração. O bilhete, como eu disse, tem pouco valor agregado e uma reduzida exploração comercial. O setor público é lento em agregar valor ao cartão. O sistema e

os processos têm pouca renovação tecnológica. Para os senhores terem ideia, nós temos alguns *softwares* contratados há anos, que estão sendo implementados apenas agora. Como vocês sabem, hoje, na internet, no sistema digital, quando você termina de instalar alguma coisa muitas vezes já está superado. E a fraude anda à frente da gente e é conhecida de vocês no centro da Cidade, em todos os lugares. Não só bilhetes clonados, como gente vendendo notebooks que fraudam e esse é um dinheiro que fica faltando depois, acaba se necessitando de mais subsídio e de mais despesas.

Então, as falhas na segurança podem ser passadas para o parceiro privado, e normalmente empresas de cartão de crédito e de gestão de *software* têm mais velocidade. Nós aqui precisamos fazer licitação, temos impugnação e às vezes demoramos muito até corrigir uma falha, e, aí, já temos outra falha acontecendo.

O principal objetivo dessa concessão do bilhete único refere-se, então, à melhoria na experiência do usuário, para a população de São Paulo. A ideia é: uma melhoria do serviço para o usuário; eficiência na gestão do sistema; a transferência do risco de fraude para o concessionário do bilhete; desoneração da Prefeitura de São Paulo e do Governo do Estado; uma possível integração metropolitana é conhecida em várias cidades grandes do mundo, e a gente sabe do interesse de municípios vizinhos em que esse cartão possa ter uma integração com outros municípios; exploração de receitas acessórias. Há muitas cidades do mundo onde o bilhete único serve como um cartão de débito ou crédito, inclusive para uma parte da população que às vezes não tem conta em banco, ou como um cartão de benefícios. E o objeto desse procedimento de manifestação de interesse agora será ouvir o mercado para outras sugestões: o que é feito em outros lugares do mundo e em outras cidades que pode ser agregado a esse cartão, inclusive questões de prontuários, de identificação dos usuários. Isso é uma plataforma aberta, e, no decorrer do tempo, esse único cartão poderá agregar uma série de valores.

E principalmente inovação tecnológica. Estamos falando aqui de cartão, mas,

brevemente, ele vai conversar com o celular, e nós teremos praticamente um aplicativo no celular, e muitas vezes encostando o telefone celular ou se o carrega a distância, e você vai acompanhando o mundo de hoje, que está evoluindo muito rápido. Então, não faz sentido nenhum, num mundo moderno como o de hoje, com tantos recursos tecnológicos, nós continuarmos com um cartão que ainda só sirva para pagar as passagens, desonere muito o Município e deixe espaço para fraudes e não traz todo o dinheiro exatamente para o caixa, muito importante e necessário, da mobilidade urbana.

O que está garantido é que não estará inclusa nessa concessão política tarifária. Não estamos concedendo, de maneira alguma, a política tarifária ou qualquer coisa relativa a preço de passagem e tarifa. Não estamos concedendo o atual sistema de pagamento às empresas de ônibus, que continuará sendo feito pela SPTrans, pela Caixa Econômica; da mesma maneira, a distribuição do dinheiro depois de arrecadado para os concessionários de ônibus, metrô *etc.*, será feita do mesmo jeito.

A SPTrans terá um papel mais importante ainda, de fiscalizador do concessionário, lembrando sempre se que é uma concessão. Não estamos privatizando nada. É uma concessão por tempo determinado, fiscalizada, que poderá ser renovada ou não com aquele mesmo concessionário; e principalmente, também, garantindo a privacidade dos usuários. Existe o Marco Legal da Internet e todas as leis federais para que isso seja garantido. Cada usuário vai decidir sobre liberar ou não alguns de seus dados para poder receber, por exemplo, a transformação num cartão de benefícios ou num cartão de crédito. Se ele não quiser, isso não vai acontecer. E, no geral, já existe lei federal para isso; será totalmente respeitada nessa concessão.

Apenas para dar um exemplo do que dá para ser feito só com a desoneração. Estamos falando que na hora em que concedermos o cartão poderá ganhar a concessão, por exemplo, o concessionário que mais pagar dinheiro num leilão – se houver o caso – para a Prefeitura e também dar um percentual do valor agregado dos benefícios que esse cartão tiver

para a Prefeitura, mês a mês, ano a ano. Mas só com o dinheiro da desoneração – que dissemos que é quase 240, 250 milhões que gastamos com os cartões, mas desoneração líquida d Prefeitura, 106 milhões de reais -, só para se ter uma ideia, em um ano seria possível a gente suprir quase 9 vagas de creches, ou construirmos 86 novas UBS, ou instalarmos quase 10 mil câmeras de vigilância na Cidade, além de, eventualmente, com o recua da fraude, reduzirmos o custo do subsídio no transporte público. Esse é um exemplo de que essa concessão certamente transforma a Cidade em mais moderna, e a SPTrans proporcionando benefícios para aquilo que a população humilde da Cidade mais precisa.

O objetivo do programa de concessões é que vamos focar recursos em saúde, em educação, em habitação, em assistência social, em segurança, em mobilidade, aquilo que a população mais precisa. E novos serviços de parcerias que esse sistema e esse projeto podem trazer: maior agilidade para a compra de créditos de recarga; uso de telefones, smartphones, cartões de débito e de crédito para o transporte; uso do bilhete único para outras finalidades. E potenciais interessados nesse sistema: nós temos sido muito visitados por empresas do Brasil e do mundo – Europa, Estados Unidos, Ásia – onde praticamente todas as capitais têm o bilhete único concedido, o que permite que o cidadão economize e faça outros serviços. Potenciais interessados são instituições financeiras, operadoras de pagamento, empresas de cartões de crédito, empresas de tecnologia e similares a isso.

Nessa primeira etapa, nós estamos hoje abertos a ouvir sugestões, perguntas e, ao final, vou voltar para esclarecer. O próximo passo é a colocação, no mercado, brevemente – não temos ainda a data -, juntamente com o Governo do Estado, de um procedimento de manifestação de interesse com o objetivo exclusivo de descobrir quais são as receitas acessórias possíveis ao cartão. Queremos ouvir a sociedade, ouvir o mercado sobre o que pode ser agregado ao cartão para que a gente possa realmente fazer com que isso seja uma concessão comum. No passado, já se pensou em conceder o cartão, mas houve momentos em que teria que ser uma PPP, porque a conta não fechava. Com a evolução da tecnologia,

acreditamos que pesquisando no mercado tudo o que se pode agregar a esse cartão, é para isso que nós vamos dar um prazo para ouvir os interessados.

Então abriremos um período de estudos para: potencial de exploração de receitas acessórias; levantamentos das possibilidades em termos dessas receitas; viabilidade econômico-financeira de cada linha de receita; as tecnologias necessárias por exploração.

As diretrizes básicas, estavam em vermelho num outro slide, mas reafirmando aqui: a preservação da privacidade do usuário; o Poder Concedente – Prefeitura, SP Trans – com acesso em tempo real a todos os dados do transporte; as funções das atividades de gestão, operação e manutenção do Sistema Único de Arrecadação centralizado desde o início do prazo da parceria, continua como está; e vedando, sempre, a cobrança de tarifa de usuários para carga ou recarga de créditos; alterações – qualquer tipo de alteração – na política tarifária do sistema de transporte vedadas; a redução da capilaridade do sistema de carga, quer dizer, não vai se concentrar em poucas lojas, é das que temos para mais; e exclusividade na comercialização dos créditos também vedada.

Colocado isso, acho que (Pausa) tem mais algum slide aí? (Pausa) Era isso que gostaria de apresentar para começarmos a conversa. Acho que estamos iniciando um período bastante rico do projeto de lei de concessões e das demais desastizações. Estaremos aqui, na Casa, todos os dias dessa semana nesse horário, com outros projetos, e também, durante o mês de agosto, lembrando que nós estamos na fase justamente de ouvirmos sugestões, críticas, perguntas. Estamos extremamente abertos para isso no sentido de construirmos, ainda neste ano, se for possível, o edital de licitação da melhor maneira possível.

Agradeço o espaço aqui concedido para essa abertura pelo Sr. Presidente, lembrando que temos hoje um convidado especial que é o professor da USP Eduardo Mario Dias que, com a permissão do Presidente da Mesa, se ele puder proferir algumas palavras, agradeço, antes de prosseguirmos. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em seguida. Registramos a presença das

Sras. e dos Srs. Vereadores Ricardo Nunes, José Police Neto, Janaína Lima e Rute Cardoso. Ao meu lado está o Presidente da SP Trans José Carlos Nunes Martinelli. Também registramos a presença do Sr. Sérgio Rodrigues, Diretor de Administração e de Estrutura da SPTrans. O Dr. Wilson Poit ficará à disposição dos senhores.

Faremos aqui, ao lado da tribuna, as inscrições daqueles que desejam se dirigir com suas dúvidas e queiram ter esclarecimentos. Cada inscrito terá três minutos para se pronunciar.

É com muita alegria que registramos a presença do professor Eduardo Mário Dias que vai nos abrilhantar com sua palestra que tem profundidade e conhecimento dos transportes. Peço sua gentileza em aguardar, pois o Presidente da Câmara Vereador Milton Leite tem um compromisso e falará primeiro que o senhor. Depois, por gentileza o senhor, professor. (Palmas)

O SR. MILTON LEITE – Saúdo o Presidente Vereador Toninho Paiva, cumprimento todos os membros da Mesa, senhoras e senhores presentes, Sr. Wilson Poit que, aqui, representa o Programa de Desestatização. Saúdo também o Sr. Secretário, o Sr. Presidente da SPTrans. Vereadores: José Police Neto, Rute Costa, Gilson Barreto, Janaína Lima, Aurélio Nomura, Senival Moura, Ricardo Nunes, André Santos.

Queria fazer menção, Sr. Wilson Poit, de alguns pontos que gostaríamos de contemplar na lei acerca da bilhetagem. É óbvio que, quando se fala da bilhetagem, ela está diretamente associada ao transporte público urbano da cidade de São Paulo. Quais são as Vossas preocupações nesse momento, Sr. Secretário Wilson Poit?

Quando nós falamos do sistema de bilhetagem e se fala que nós estamos concedendo para uma empresa de cartão de crédito vem uma preocupação. Qual é? O sistema de transporte coletivo, por quê o sistema de transporte coletivo? Quem remunera o transporte urbano da cidade de São Paulo, veja, ele é composto de duas receitas, uma é a própria tarifa que o usuário paga, a outra é o subsídio, que nós pagamos: cerca de 3 bilhões.

Então o sistema é deficitário, pois o Município aporta recursos. E se ele aporta recursos, obviamente não é pouco. São R\$ 3 bilhões que temos de aportar todos os anos nesse sistema. Então é uma preocupação grande.

E por que digo isso? É com relação à modelagem que estaremos fazendo esse sistema e vamos oferecer substitutivo a essa lei para ser apreciado nos seguintes moldes: Presidente Wilson Poit, nós não podemos que o cartão de crédito – cartão de crédito – ou business, o negócio que ele significar, deve ir para a iniciativa privada. Esse sim. Ou a venda do bilhete deve ser remetida à empresa, às empresas de transportes. Por que às empresas de transporte? Porque zeraremos o custo de operação. As razões eu posso dizer: à medida em que a comercialização fica com as empresas iremos a fraude, não que ela vá gerenciar o recurso, ela não pode sequer gerenciar o recurso, terá de ser aberta uma conta corrente, onde o crédito de venda, praticado pelas empresas de transporte, será aportado a ela, onde a São Paulo Transporte, mensalmente, compra a prestação de serviços e libera pelos serviços prestados, a comercialização do bilhete de transporte. Esse fica com as empresas e estaremos reduzindo a zero a fraude imediatamente. Não tem de ficar com a iniciativa privada o dinheiro que é público de um sistema desse tamanho: custa R\$ 8 bilhões por ano. Como é que vamos colocar essa mão sobre isso? Não.

Por que o dinheiro tem de ficar numa conta gerenciada pelo Governo? Porque é o sistema que está em jogo. Nós temos de aportar recursos, ter toda a receita decorrente, Secretário Wilson Poit, não deverá ir para a creche não, deverá ser revertido para essa conta, pois o sistema é deficitário. O sistema é deficitário e some-se a isso um problema: temos o que chamamos de furo, ou seja, todos os anos há uma sobra da ordem de 2% no bilhete único. O que é isso? O sujeito pega o bilhete único, todo ano, compra e não usa. Dá 2% desse dinheiro, só uma sobrinha. Essa sobrinha, 2% do sistema, são por volta de – são 2%, façamos redondo – 160 milhões, paga-se o sistema! As empresas de cartão de crédito não vão ficar com esse dinheiro. Nesse modelo que estamos propondo, deverá ficar onde? Nessa conta corrente! O

usuário que reclamar fará jus a créditos em número de passagens. Ele poderá reclamar passagens no ano seguinte para poder utilizar.

A sobra não vai para a empresa de cartão de crédito. Isso não vamos permitir. O negócio, o business de cartão, esse cartãozinho que as empresas trouxeram, ou seja, o cadastro dos cartões, 14,4 milhões, isso pode ficar com a empresa de transportes. Isso pode licitar, vender, isso é óbvio. Fiquem com eles, devem ficar com essas empresas. É óbvio, tem lá o cartão, fiquem com eles, tem lá esse cartão, comercialize. Se houve resultado, em havendo, para onde deve ir? Para essa conta gerenciada pela Secretaria de Fazenda ou Finanças. Uma conta única em que as empresas de transporte ao venderem o bilhete, ela não tem acesso, ela só vende e credita nessa conta imediatamente, sem prejuízo da comercialização do cartão de crédito que as pessoas desejam comprar.

Para cartão de saúde, é obviamente um cadastro fantástico. Se dará resultado é porque estaremos observando, mas o que não podemos é colocar dinheiro público, de repente, em risco. Ninguém vai soltar 8 bilhões para uma empresa terceirizada de cartão, quem quer que seja, para gerenciar o sistema de transporte, onde o Município aporta recursos. Nós estamos aportando, todos os anos, esses recursos: 2,9 ou cerca de 3 bilhões por ano.

Então que vamos fazer? O que está em jogo nesse momento? De bilhetagem: é acesso ao cadastro de bilhetes, do Bilhete Único. O bilhete, a comercialização do cartão para passagem tem de ficar com as empresas, ah, vende, entra créditos, cem por cento, sem nenhuma fraude. Por que? O Município vai autorizar 1,350 bilhões de passagens por ano. Autorizou? Isso vai virar 5,4 bilhões por ano de receita! Isso vai para onde? A empresa não terá acesso, só comercializa, o dinheiro vai para lá. Só que ela vai comercializar o valor direto, ela terá direito a esse crédito direto, vai para onde? Para a conta em que a São Paulo Transporte e o Governo gerenciem, serão os gerentes. E não vai ficar ele com essa sobra de R\$ 160 milhões, que as empresas de crédito estão de olho. É óbvio que esse dinheiro, no mínimo 160 milhões chame a atenção do mercado, se é isso que elas imaginam ter, podem tirar o cavalo

da chuva. Eles ficar com o dinheiro que signifique o cartão de crédito.

O negócio cartão de crédito, cadastro para saúde, para banco, para o que quiser, vai para elas, as empresas terão e farão jus. A bilhetagem terão acesso, pode trazer. O que vier ajuda subsidiar esse buraco que temos de 3 bilhões por ano. Aí, sim, temos uma preocupação; baixarmos esse buraco de 3 bilhões que o Governo tira das nossas contas, do nosso dinheiro, de creche, hospitais, e de tudo que nós imaginamos aqui para subsidiar, colocar os 3 bilhões. São 3 bilhões por ano que estamos colocando. É muito dinheiro.

Então Secretário Wilson, qual é nossa preocupação? Sobra, nós vamos garantir que essa sobra fique, que seja revertida para a conta única, a conta do Governo. A conta do cartão que o senhor quer comercializar – que é justo isso aqui – pode ficar com as empresas, elas terão o cadastro, o acesso, livre, o que eles trouxerem de negócio poderia comercializar, não vão vender o bilhete único. Não é que ela venda e fique com o dinheiro, não, ela vende e vai lá, automaticamente, para a conta controlada aqui, no momento, pelo Governo via São Paulo Transportes. Ela, sim, toma conta desse dinheiro, porque ela que tem de pagar a empresa todo mês, compra a prestação de serviços. Como é que vamos depositar numa conta, numa empresa, todo o sistema de transporte em dinheiro? Quem é garante que isso será absolutamente correto? Já temos um buraco enorme.

Então as preocupações: nós vamos oferecer alternativas, Sr. Wilson Poit, no sentido de que é salutar, é bom esse cadastro, mas como que se zera a fraude do sistema? A empresa de transporte vai e vende, zerou. Ela recebe o número de passagens para comercializar, vai lá, bota e entra em crédito automático na conta dela, na conta do Governo, zerou a fraude. Não precisamos ficar pagando esse sistema aqui. Vão querer inventar a roda? Não vamos fazer isso. Não precisamos fazer isso.

É isso que devemos estar fazendo, devemos oferecer alternativas, as nossas alternativas, e vão na perspectiva de que é possível garantir um sistema melhor e acho que esse cartão de crédito, como o Governo vê isso, como bom, ofertado para o mercado que seja

assim feito, terão acesso ao cartão de crédito, a esses 14,4, todas as empresas que tiverem interesse poderão fazer suas propagandas, conta conjunta, o que o comprador-usuário assim desejar. O que temos de proteger é que estamos, nesse momento, não estamos concedendo, mas deixarmos a conta do dinheiro público, os 8 bilhões, 5,4 que estamos colocando todo ano de arrecadação na mão de um terceiro, não dá para... com todo o respeito Senival, não vamos fazer isso. Isso é dinheiro público. Não vamos fazer isso. O dinheiro de 5,4 bilhões do transporte vou dar para a empresa de cartão? Para quem quer que seja? Nunca. Isso fica numa conta on line da Prefeitura, co-responsável as empresas. As empresas vendem, o dinheiro vai.

Então para não ser repetitivo, acho que a proposta é muito boa de se comercializar, e que se arrecade receita. E digo aos senhores e senhoras presentes: na direção de que nós devemos baixar a qualquer custo, nada de comparativos, nós temos um buraco enorme, é um dos maiores rombos que a Prefeitura tem é o sistema de transporte coletivo urbano da cidade de São Paulo, um buraco de três bilhões. Nós temos que baixar isso, não tem espaço para mais creche, para mais câmeras, nada, porque tem um buraco enorme. Nós temos que baixar isso a níveis sustentáveis, porque hoje é o que mais sangra a Prefeitura.

Então queria concluir isso, pedindo que nas vossas considerações e na elaboração do substitutivo, por isso que falo publicamente, levasse em conta, porque nós podemos oferecer e discutir com a Câmara. A proteção, Vereador Senival, do sistema como um todo e garantir que o governo não perca a mão, nunca, quem quer que seja de plantão, o controle do sistema. Nós não podemos ter o risco de lançar mão de estranhos e de terceiros esse volume, que é uma das maiores contas que a Prefeitura de São Paulo tem no momento. Tem que ficar sim na mão do Governo. A parte que interessa do cartão, isso estão de parabéns. Nós devemos fazer.

Estou encerrando, Sr. Presidente, para não me estender. Muito obrigado, senhoras e senhores.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Muito obrigado, nobre Presidente, Vereador Milton Leite.

Tem a palavra o professor da USP, Dr. Eduardo Mario Dias.

O SR. EDUARDO MARIO DIAS - Muito obrigado, Presidente pelo tempo. A Universidade de São Paulo agradece convite do Secretário Willian Point e da Câmara Municipal e nós nos colocamos à disposição, como centro de inteligência aqui de São Paulo, para tentar resolver junto com vocês esse problema tão sério que é a bilhetagem eletrônica. É um problema extremamente duro, árido de, digamos, de se trabalhar com ele. Nós trabalhamos nele desde o Governo Serra, passando por todos os outros governos municipais, e desenvolvemos um certo *know how* na área e ele está disponível para os senhores.

Temos uma grande experiência na universidade em outros sistemas públicos. O sistema de nota fiscal eletrônica, que hoje vocês recebem com *core code*, em qualquer Pão de Açúcar, qualquer mercado, foi feito por nós, o sistema da parte de integração de dados no Porto de Santos foi feito por nós, junto com o Dr. Martinelli, que está aqui conosco. Então temos uma experiência bastante larga nisso e a universidade pretende ser um fórum neutro, onde se possa discutir as questões técnicas, questões de mobilidade que afetam tanto São Paulo.

Nós criamos, junto com a Prefeitura, o Laboratório de Sistemas Abertos, que tem dados grandes resultados para a Prefeitura, um sistema simples, barato e sempre atendendo a melhorar a vida do consumidor. Integrar o privado com o público, mas melhorando o consumidor. E é isso que temos condição de fazer, com toda certeza, e estamos nos colocando à disposição para qualquer tipo de ajuda que precisar ter.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra o Presidente da SPTrans, Dr. José Martinelli.

O SR. JOSÉ MARTINELLI – Boa tarde a todo. Boa tarde, Vereador Toninho Paiva,

em nome de quem cumprimento os demais Vereadores presentes, Sr. Secretário Point, equipe da Secretaria de Desestatização e Parcerias, equipe da SPTrans, funcionários da SPTrans presentes, boa tarde.

Eu, ouvindo as colocações anteriores, e foi muito bem apresentada a ideia da concessão pelo Secretário Point, que representa, na verdade, uma busca por melhorar as receitas acessórias que seriam possíveis agregar ao sistema do bilhete único visando reduzir o ônus que ele representa atualmente para a Prefeitura.

Existem equipes trabalhando conjuntamente, SPTrans, com a Secretaria de Desestatização, e eu simplesmente vou colocar os três aspectos que a SPTrans procura trabalhar conjuntamente, colocando as principais características que tem o sistema do bilhete único e que precisam ser cuidadas em função da concessão.

A primeira dela, evidentemente, são as funcionalidades do bilhete único como instrumento do transporte. As carteiras de valores que o bilhete único tem, as carteiras de compra com créditos comum, do vale transporte, do estudante etc, são regidas por leis específicas e têm determinadas características, inclusive definidas e controladas pelo Banco Central, que garante ao transporte determinadas, vamos dizer, isenções que não poderiam ser misturadas com outras funcionalidades, ou objetivos de usos de recursos.

Outra característica fundamental dessa função transporte é que ele precisa ter uma transação com qualquer instrumento, seja de carregamento dos créditos, seja de coletar o crédito desse cartão para pagar uma viagem, por exemplo, que precisa ser extremamente rápida e segura, porque não dá para, em lugar nenhum, evidentemente, ter uma demora com a transação com o fluxo que é exigido, seja na catraca do ônibus, seja nos bloqueios de metrô e CPTM.

Outra característica importante que tem é o atendimento aos usuários do sistema transporte. Há vários serviços prestados para usuários que na verdade não estão pagando pelo direito ao transporte, mas que esse direito precisa ser controlado. Por exemplo, gratuidades

concedidas aos estudantes, gratuidades concedidas aos idosos, gratuidade concedida às pessoas com deficiência. Esse tipo de fornecimento dessa gratuidade requer trabalho, requer cadastro, requer controle, requer acompanhamento, requer uma série de atividades, até e atendimento de situações e que, por algum motivo, aquele cartão, aquele instrumento que ele está usando para exercer essa funcionalidade, deixa de funcionar porque o sistema, como qualquer sistema, como do seu computador na sua casa, o seu celular, de vez em quando dá um problema.

Por último, o que eu queria dizer é que essa concessão visa a preservação de algumas garantias que precisam estar presentes na vida de qualquer que seja sistema de bilhetagem eletrônica, se a cidade venha a dispor. Uma delas é a seguinte, uma deficiência que na verdade não é característica do nosso sistema de bilhetagem é que as licitações no Brasil, de empresas públicas, da administração direta, elas têm uma burocracia extremamente complexa e que de uma certa temos que reconhecer, não garante uma contratação a mais, ou a melhor possível.

O Secretário Avelleda costuma dizer que se a Lei 866 fosse uma lei de grande sucesso, certamente a metodologia proposta pela 866 seria adotada por empresas privadas e ela não é. Essa é uma situação que, por outro lado, demanda a contratação de atualização do sistema muito tempo.

Nisso perde-se muito tempo, perde-se muito tempo, perde-se a agilidade e acaba entrando em situações em que há um risco de perda de segurança do sistema, como aconteceu no sistema do Bilhete Único na cidade de São Paulo.

O segundo tipo de garantia, muito bem falado pelo Presidente da Câmara: atualmente, o sistema recebe o dinheiro de venda dos créditos, esse dinheiro é depositado num banco público, a Caixa Econômica Federal, e no dia seguinte ele já é distribuído para os partícipes de venda de créditos com o Bilhete Único, que são: a SPTrans, o Metrô, a CPTM, sendo que parte dos recursos dos trilhos vão direto para a Via Quatro, que é a concessionária

da Linha 04, a Linha Amarela do Metrô.

Em havendo a concessão, certamente haverá a necessidade, em se escolhendo uma instituição financeira privada, de que haja algum tipo de garantia para que o dinheiro público da venda dos créditos tenha algum tipo de garantia, que ele chegará aos cofres públicos ou diretamente aos partícipes da atual *clearing*, de que a SPTrans é uma das integrantes.

Outra garantia importante para que a concessão tenha um papel extremamente importante é que o concessionário assuma os riscos de uma eventual quebra da segurança do sistema que ele passe a administrar.

Esses são os principais pontos. evidentemente, do ponto de vista de preservar as funções da SPTrans como uma agência ou uma entidade ligada à Administração direta, através da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Agradecemos a palavra do Diretor Presidente José Carlos Gomes Martinelli.

Tem a palavra o nobre Vereador André Santos.

O SR. ANDRÉ SANTOS – Boa tarde, Presidente Toninho Paiva; Secretário, todos da Mesa, demais Vereadores, todos os que nos prestigiam com a sua presença importantíssima.

Hoje, a cidade de São Paulo oferece alguns benefícios no transporte para os estudantes, para os idosos, para os deficientes físicos. Também tem o Programa Mãe Paulistana que permite o acesso gratuito nos coletivos do Município para quem faz o pré-natal na rede municipal de saúde. E ainda o serviço atende, porta a porta, cadeirantes.

A grande preocupação que muitos dos nossos companheiros têm é se, de alguma forma, essas garantias que foram conquistadas para a população de São Paulo serão removidas ou será dada continuidade a cada uma delas. Quando digo isso, é garantia por

escrito. Se dentro do PL 367 haverá exatamente a garantia de que essas empresas que receberão as concessões não prejudicarão o bolso da população, ou seja, estamos falando de não sangrar os cofres públicos.

Portanto, esses direitos foram garantidos, com muita luta, e hoje temos essa preocupação se isso será ignorado com a aquisição por parte de algumas empresas nessas concessões.

Obrigado.

NÃO IDENTIFICADO – Prefiro responder ao final, mas é muito boa a pergunta e uma oportunidade para dizer que está totalmente garantido. Não está em questão a perda de nenhum desses direitos e dessas gratuidades.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra o nobre Vereador Senival Moura, Presidente da Comissão de Trânsito e Transportes.

O SR. SENIVAL MOURA – Boa tarde a todos. Cumprimento o Presidente Toninho Paiva, todos os presentes, o Presidente Martinelli, Secretário Wilson Poit, Professor Eduardo Mário Dias, da USP.

Esse tema é de grande importância para a cidade de São Paulo, tratando-se do Bilhete Único, do sistema de transporte da Cidade, que é muito relevante. Diante disso, há uma preocupação muito grande. Da mesma forma que falou o Presidente da Câmara, Vereador Milton Leite, com quem quero corroborar, é um risco muito grande entregar tudo isso na mão da iniciativa privada sem, antes, ter as garantias necessárias para todos do sistema: tanto para os empresários que operam o sistema, como para o usuário, enfim, para a própria Prefeitura, tem de haver garantias.

Foi falado sobre a manutenção de algumas delas, que é muito positivo, mas precisamos ter mais segurança, mas garantia, porque quando faz uma concessão desse porte, de um serviço que, do meu ponto de vista, é de grande qualidade, prestado pela municipalidade, pela SPTrans; então, para substituir, tem de haver as garantias necessárias,

em todos os sentidos.

Hoje se fala que o custo da SPTrans gira em torno de R\$ 500 milhões. Outro dia, vi o Prefeito falando numa reportagem que o custo do Bilhete Único é cerca de R\$ 400 milhões, mas sabemos que não é esse custo. Então quero perguntar para o Secretário Wilson Poit quanto custa, efetivamente, o Bilhete Único? R\$ 130 milhões, R\$ 240 milhões? Qual o custo do Bilhete Único anualmente?

É muito dinheiro envolvido. São R\$ 3 bilhões de subsídios que a Prefeitura terá de arcar anualmente. Mas tem de ficar claro que esses R\$ 3 bilhões serão justamente para proporcionar um transporte seguro e barato para o usuário, e não para as empresas que operam o sistema de transporte. Tem de deixar claro isso, porque só falam desses R\$ 3 bilhões, mas não deixam claro para que será esse dinheiro, que deve ser justamente a contrapartida social que a Municipalidade faz para garantir uma tarifa barata para o usuário e também para o empregador que, de certa forma, também será beneficiado diretamente com esse subsídio da Prefeitura.

Quero fazer mais perguntas ao Secretário: Qual modelagem que está sendo pensada para a concessão do sistema da bilhetagem? Quais os objetivos específicos a serem concedidos? Qual o prazo, formas de remuneração e contrapartidas? Quais as vantagens da concessão? No que a Prefeitura pode ser desonerada? Quais as vantagens atrativas para um parceiro privado? Quais as possíveis contrapartidas a serem exigidas para o Município?

São essas as perguntas ao Secretário, que está preparado para responder, até para tranquilizar todos os que estão envolvidos no sistema de transporte da Cidade.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Obrigado, Vereador Senival Moura. Com certeza, o Secretário Wilson Poit esclarecerá as perguntas dos Srs. Vereadores e de todos os que se dirigirem a ele.

Tem a palavra a nobre Vereadora Janaína Lima.

A SRA. JANAÍNA LIMA – Boa tarde, senhoras e senhores, todos os cidadãos que nos acompanham de sua casa, do seu trabalho, todos os que se dedicaram a vir, ouvir e participar desse importante tema para a nossa cidade, do projeto de concessões, no tocante à bilhetagem.

Cumprimento o Presidente da Comissão de Administração Pública, Vereador Toninho Paiva; o Secretário Wilson Poit; meu colega de partido, na pessoa do qual cumprimento toda a Mesa.

Hoje estamos discutindo o tema da bilhetagem do Município de São Paulo. Como pudemos ouvir na apresentação do Secretário Wilson Poit, há uma receita, uma despesa líquida, todos os meses, de R\$ 106 milhões, que escoa dos cofres públicos e que poderia ser investida em creche, educação; e por que não, como sugestão do Presidente da Casa, no próprio sistema de transporte? Tudo em serviços essenciais à população, que tornaria nossa Cidade muito melhor para o cidadão.

Então veio manifestar o meu apoio ao Projeto de Lei 367 e à bilhetagem, tendo em vista que, no mundo todo, há os meios mais modernos e eficazes de sistema de bilhetagem e ainda em São Paulo, a locomotiva do Brasil, ainda caminha a passos lentos.

Um modelo vencedor dos municípios da região metropolitana é o Cartão Bom, que possui algumas lacunas que podem ser mais bem reguladas pelo nosso projeto, como o fato de que este projeto não tem o apoio e o conhecimento, a regulação do Governo do Estado, é feita pelas concessionárias. Isso impede que o Governo, a Prefeitura, atue de forma mais eficaz na política tarifária e, muitas vezes, não conseguimos ver os benefícios e o acompanhamento desses benefícios pelo Poder Público.

Portanto, acho que seria importante esclarecer como será a compensação tarifária, como se dará isso. Também acho importante esclarecer e reafirmar as palavras do nobre Vereador André Santos, que deixou clara a sua preocupação com todas as gratuidades, com

todo direito adquirido. Além disso, temos que focar e dar valor ao que esse recurso pode, de fato, interferir na eficiência do gasto público dentro da administração pública, que possibilitará à Prefeitura de São Paulo focar naqueles serviços que, muitas vezes, não conseguem atender as pessoas, que sofrem as mais diversas situações de desprezo e descaso.

Com esse recurso, possivelmente, a Prefeitura poderá ter condições de focar numa política educacional, de saúde, de transporte, muito mais eficaz, tendo em vista que esse projeto compõe o fundo dirigido pela SP Parcerias, que direcionará esse recurso para as áreas essenciais, que esta Casa aprovou, por meio de uma emenda de minha autoria, com o apoio de 26 signatários desta Casa.

Portanto, mais uma vez, reforço o meu apoio a essa medida, pois São Paulo tem de seguir, cada vez mais, os modelos dos países mais desenvolvidos do mundo, tendo em vista que São Paulo é a locomotiva do Brasil, que faz o País ser a 7ª economia do mundo.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra o nobre Vereador José Police Neto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Presidente, todos os que nos acompanham no dia de hoje, Secretários e todos os que nos prestigiam com este importante debate, eu quero trabalhar com o conceito original: propósitos e interesses que nos reúnem.

Sem dúvida, abrir uma oportunidade à participação ativa do mercado em soluções para o setor público é fundamental. Mas a regulação por leis objetivas é uma obrigação que esta Casa tem.

Por que o dia de hoje é importante? Porque o Secretário nos traz elementos fundamentais que têm de aparecer obrigatoriamente na lei e ainda não estão nem no projeto. Então, por exemplo, quando a gente fala que nenhuma cobrança acessória deve ser feita ao usuário, isso ainda não consta no projeto.

Reafirmando a fala do nobre Vereador André Santos, é fundamental a manutenção

de toda a legislação que dá suporte às gratuidades. Sem dúvida, a lei não alterará as leis que concedem as gratuidades, mas ela tem de, obrigatoriamente, expor os benefícios que serão mantidos.

Mais do que isso, o Presidente da Casa, ao utilizar o microfone, falou de uma hipotética sobra anual, da qual não quero nem tratar. Ele fez questão de nos dizer valores, pois ele é mais conhecedor do setor de transportes do que eu, mas praticamente falou que a sobra, ao final do ano, é igual ao custo de gestão do sistema, próximo de R\$ 100 milhões, a apurar. O Secretária poderá nos contar, ao final dos *speeches*.

Parece fundamental entender se o *floating* será algo a ser transferido para o agente privado. Portanto, é importante a gente começar a pensar em que atratividade esse produto terá, porque não consegui enxergar, como o nosso Presidente, que no dia seguinte de a gente passar para o agente privado a fralde zero. A fralde está na geração de crédito, e não está na passagem do bilhete pela catraca; na geração de crédito que, na realidade, não foram produzidos pela Secretaria. Está aí a fralde. Essa é a maior preocupação apresentada pelo Presidente da SPTrans, que foi muito objetivo ao dizer da velocidade que tem de ter nesse sistema, que tem um controle, do ponto de vista tecnológico, diferente do que os bancos e as operadoras de cartões utilizam.

A validação de uma compra no cartão de débito é completamente diferente daquela em que você passa, por aproximação, sem nenhum código de segurança, o seu bilhete. Só para entender do que a gente está falando. Digo isso porque parte considerável do que a gente fala aqui, se não ingressa no processo legislativo, não traz garantia para o usuário lá na frente. Essa questão é fundamental.

Para a gente ter um sistema que seja apto a receber investimentos privados, o agente privado também quer leis sólidas que lhe garantam aportar R\$ 100 milhões, R\$ 200 milhões, em tecnologia para essa nova modalidade de cartão, porque nenhuma empresa quer perder emprego. Portanto, tem de ser um jogo de ganha-ganha: o setor público ganha, ao

tornar esse negócio atrativo para o privado.

Vale imaginar que o setor privado já esteve muito próximo, porque a SPTrans já é uma empresa que se relaciona com outras empresas, inclusive deixou de se relacionar com as cooperativas por uma exigência do próprio setor, que se organizou. E hoje só tem empresas exatamente por essa relação se dar na busca de resultados, que devem reduzir o custo tarifários e ampliar a qualidade dos serviços, que é outro elemento obrigatório na lei.

A Constituição Federal, no seu art. 175, traz que o controle do serviço tem que estar expresso nas leis, e, portanto, o controle do serviço que esperamos tem que ter, lido de maneira objetiva, as obrigações de manter o serviço adequado, os direitos do usuário. Então aqui estamos trazendo os elementos mínimos que ainda a legislação não trouxe. E o nosso esforço legislativo, a partir da audiência pública do dia de hoje, nos convida a entender o que é esse sistema de segurança que tanto os bancos investem para não ocorrer as fraudas, e, para isso, utilizam mecanismos de confirmação de íris, de pulso, que nós não teremos no processo de aproximação do cartão. Mas tem que ter uma velocidade ímpar e um controle para não se perder nenhum centavo. Até para que esse recurso, de fato, fique dentro de sistemas, coisa da ordem de 8 bilhões de reais.

Então acho que no dia de hoje, Secretário, está lançado um desafio: qual a legislação que a Câmara vai ser capaz de produzir de modo a garantir o direito do usuário, as competências de investimento do setor público e o controle. Isso a partir da legislação. E por que isso é importante? A Vereadora Janaína acabou de sair daqui dizendo de uma emenda dela, apoiada por muitos Vereadores, que vai garantir investimentos corretos com dinheiro público advindo do processo de desestatização, e isso importa a todos. Aqui nós não estamos trocando dinheiro, aqui a gente está chamando a competência do setor privado para auxiliar em questões que infelizmente o setor público não teve a sua competência, porque, senão, o sistema implantado lá em 2002 para o Bilhete Único teria sido atualizado a cada ano, e, portanto, não teríamos fraude, e, ao não ter fraude, não teriam questões de ter preocupação

quanto a isso, mas teríamos, sempre 14 a 15 milhões de bilhetes emitidos, esses, sim, com possibilidade negocial pelo seu cadastro, a importância da informação, que, com todas as ressalvas do controle necessário, continua sendo muito apetitoso. Imaginar que nós estamos fazer isso só para transferir para o setor privado a capacidade de controle de algo que é público não me parece o caminho mais inteligente, mas a garantia de ter a inteligência privada dentro de uma ação pública é muito do que a Secretaria via SPTrans já vem realizando. Mas, lembrando: ainda sobra aqui algo fundamental, que é quem são, como consome e o que se pode ter desse cadastro de 14 milhões de bilhetes, não todos eles ativos, mas que, sem dúvida alguma, dialogam muito com o consumo, sempre resguardado o que aqui falou o nosso presidente da SPTrans: “não vamos confundir o que é a conversão de uma carteira de valores definidos para uso inclusive de competência legais federais – como o vale-transporte do trabalhador, o bilhete único do estudante – com uma carteira de crédito, que, volto ao começo, tem propósitos e interesses distintos. Aqui a gente precisa garantir o interesse público numa política de transporte que dê qualidade, segurança ao usuário, e precisamos garantir que o setor público seja remunerado, se resolver, em algum momento, transferir para a iniciativa privada um conjunto de informações que hoje é só de “detenção” pública. Acredito que a gente começa do jeito certo, abrindo as informações, mostrando que dentro do próprio governo tem distinções de análise – quando a gente vê a fala do nosso Secretário, quando a gente vê a fala do presidente da SPTrans –, mas o caminho é esse. Nós precisamos encontrar atratividade de serviços, que não precisam ser realizados pelo agente privado, que o agente privado pode concorrer, ter o seu lucro e devolver um resultado melhor para a sociedade. Quem sabe, reduz o subsídio pela nossa competência, não pela ausência de recurso, o que torna o sistema falido.

Está bom? Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Obrigado, Vereador Police Neto.

Com a palavra o Vereador Ricardo Nunes.

O SR. RICARDO NUNES – Obrigado, Presidente Toninho Paiva, nosso amigo.

Queria cumprimentar o Secretário Wilson Poit, e, em seu nome, todas as autoridades da Mesa; em nome da Vereadora Janaína, todos os Vereadores e Vereadoras da Mesa.

Secretário, muitas das coisas que eu iria apresentar os Vereadores que me antecederam já colocaram bem, e talvez eu até pudesse abrir mão da minha fala. Mas eu vou ser bem sucinto.

Quero dizer da concordância com o que falou o nosso Presidente Milton Leite com relação à parte do recurso, aquilo que vai ser gerenciado pelo possível empreendedor, a empresa que vai gerenciar, e aquilo que é do sistema, que é SPTrans, com relação aos recursos, que tem um valor grande ali, e tem uma administração, que eu acho que é algo que a gente não pode abrir mão disso, essa garantia para a administração da SPTrans.

Queria pontuar uma correção, Secretário, com relação à vossa apresentação: quando o senhor fala que os 107 milhões poderiam ser revertidos em 8.640 vagas de creche, me perdoe, mas o senhor errou. Poderiam ser 21.400 vagas de creche. Eu vou dizer a conta. Talvez o senhor tenha considerado a rede direta, que é o modelo que se vê um pouco ultrapassado, porque o custo da criança anual na rede direta é em torno de 12 a 15 mil por ano; já o da conveniada é de 5 mil reais por ano. Portanto, se você fizer a conta de 107 milhões divididos por 5 mil reais, você vai ter o número de 21 mil e 400 crianças em creches. É só uma correção favorável à sua defesa do projeto.

Eu acho, Secretário que, com esse dado da Prefeitura, de que gasta 107 milhões só para fazer a manutenção do Bilhete, se nós fôssemos considerar só zerar essa despesa que a Prefeitura tem, já seria salutar. Mas hoje de manhã, no carro, eu escutava a CBN com a entrevista do Prefeito João Doria, que está na China, e o Prefeito ainda falava da possibilidade de talvez se conseguir um valor de cinco bilhões durante os anos com relação à concessão da gestão do bilhete. Então vamos ter um grande ganho. O Vereador Milton Leite falou aqui que não faz a conversão para creche ou para outras questões. De uma forma indireta, se faz, sim, porque, como já foi falado por vários Vereadores, e o Vereador Police Neto já citou aqui, a

gente vem de uma situação de pagamento de subsídio do transporte de uma forma assustadora.

Em 2013, quando eu cheguei a esta Casa, Wilson Poit, nós tínhamos em torno de 1 bilhão e 400 milhões de subsídio. Quando foi para 2014, isso foi para 1 bilhão e 700 milhões. Em 2015, foi para 2 bilhões. Em 2016, 2 bilhões e 400 milhões. E agora, até os últimos 15 dias, Vereador Toninho Paiva, a Prefeitura já pagou 1 bilhão e 600 milhões de subsídio do transporte, e nós não terminamos o ano, então deve passar dos 3 bilhões. Então a visão é de você tomar o cuidado com o dinheiro público e ver onde é possível economizar e diminuir o subsídio. Porque o subsídio, na minha opinião, com exceção deste ano, em que o Prefeito optou por não aumentar a passagem, deveria diminuir, porque, quando você faz investimento no corredor, no sistema, nos terminais, é óbvio que deveria diminuir o custo do transporte porque, com mais corredores, freia menos, gasta menos pneu, você tem menos desgaste do veículo, tem menos uso de combustível, então deveria ser uma situação inversa, excetuando, obviamente, dos privilégios que foram dados com relação ao passe do idoso e do estudante. Mas, de uma conta que eu não vou aqui detalhar, porque, senão, vai demorar bastante, mas, de forma geral, é muito importante que aprovemos e que tenhamos sucesso nesse processo.

Fato é que a Câmara Municipal vem dando uma contribuição muito grande com relação aos projetos do Executivo que seja aqui, seja da gestão passada, do Fernando Haddad, seja dessa gestão do João Doria. Todos os projetos que entraram nessa Casa, quando passou para a discussão dos 55 Vereadores e Vereadoras, saiu daqui melhor. Então é importante que vocês tenham essa percepção de que talvez o nosso trabalho vai dar um pouco de trabalho para vocês, mas que o resultado final vai ser muito positivo. Aliás, outro dia, eu falava isso com o nosso Líder do Governo, o Vereador Aurélio Nomura, do quanto tem se aprimorado os processos nos debates, e de Vereadores da Situação, de Vereadores da Oposição, de todo o conjunto da Câmara. Então essa questão do dia a dia, como a Comissão de Finanças verificar, a Comissão de Finanças, da qual eu faço parte. Então a gente pode dar

uma grande contribuição. São importantes essas audiências. E é importante que quando a gente fale, Secretário Wilson Poit, que o senhor anote, e depois, também, coloque em prática, porque senão a gente fala para o senhor e depois esquece, e não é bom. Então, daquilo que a gente conversar, efetivamente seja uma contribuição que vai dando. E eu gostaria muito que esse projeto seja aprovado. Terá o meu voto favorável, porque só o fato de a gente tirar os 107 milhões somente ali da manutenção do Bilhete já é um grande ganho para a cidade.

O transporte é um dos grandes problemas, não o maior, o maior é a previdência, é o Iprem. O nosso déficit é de 4,6 bilhões, e a gente precisa fazer alguma coisa também, para ter a Prefeitura com a finança saneada, não correr o risco de acontecer o que aconteceu no Rio de Janeiro, que teve que buscar dinheiro do Cabral, que está preso, para poder pagar funcionário. Então essa é a linha que a gente tem que estar trabalhando, de cuidar do dinheiro público.

Queria parabenizá-lo. E só atentar para essa questão de que a gente vai lá conversar, vai vir aqui na Tribuna falar, mas é para contribuir, sempre para poder melhorar o projeto.

Presidente Toninho Paiva, obrigado pela oportunidade. Sucesso. Abraço. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Obrigado, Vereador Ricardo Nunes.

Existem nove inscritos, cada qual com três minutos, e o senhor Wilson Poit falaria depois para todos. Certo?

O primeiro inscrito é o Sr. Rafael Calábria, do IDEC.

O SR. RAFAEL CALABRIA – Boa tarde a todos, boa tarde à Mesa de Vereadores.

Sou Rafael Calabria, sou pesquisador de mobilidade urbana do IDEC, que é um Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor, e eu atuo na área de mobilidade.

Eu vou colocar uns cinco pontos, e vou começar falando só uma questãozinha sobre o processo do 367.

O PL 367 cita, no seu conteúdo, os terminais, e não tem nenhuma audiência sobre

terminais marcada. A Câmara agendou audiência sobre os pontos que estão no Anexo I, mas o art. 15 fala sobre terminais, e não tem audiência sobre terminais. E seria bom ter uma audiência para a gente discutir os terminais também, que o PL tem bastante pontos para serem discutidos com a sociedade, e isso é bem importante.

E como a sociedade civil aqui presente, queria criticar a um pouco a pressa desse PL, porque a Mesa deixou claro que o projeto está em discussão ainda, está com análise de modelo sendo feitas ainda, e o projeto já está na Câmara, aprovada em primeira, e essa pressa não se justificava, se o projeto está sendo construído ainda.

Queria fazer um contraponto a algumas falas.

O bilhete é mais do que um bilhete magnético, o bilhete é um item que garante o acesso da população ao direito de ir e vir na rede de transporte, e os pontos que foram criticados – de ele ser atrasado, custoso – faz parte da garantia do Estado do acesso da população a um transporte com (Ininteligível) tarifária. Então o subsídio não existe por ser um gasto, ele existe para garantir uma tarifa coerente com a renda da população, garantindo o acesso ao direito.

Falou-se muito em subsídio, que está na Casa de dois bilhões, que é verdade, mas eu queria pontuar que esses 100 milhões não vão resolver o subsídio, que foi o que algumas falas deram a entender. Cem milhões é bastante, mas o subsídio precisa ser atacado de outras formas, e a lei federal, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, diz que a Prefeitura precisa buscar formas de financiar o serviço, e não só assumir o custo ou deixar com o usuário. Então precisa se criar novos tributos para fazer isso, mas essa é outra discussão.

Embora tenha sido mencionado, é muito importante se fazer uma discussão profunda sobre a privacidade dos dados do usuário, que é fundamental, porque também são direitos garantidos para o usuário pela Constituição Federal. Além disso, um ponto que eu queria colocar, de problematização disso, é que esse trabalho hoje é feito pela SPTrans, que consegue, além de garantir a privacidade, ter os dados com ela, não com entes privados, ela

usa para planejamento os dados para o planejamento da rede, o que é muito importante para conseguir se fazer modelos de demanda, planejar redes de ônibus. Então os dados do usuário não só devem ser privados como devem ser “anonimizados”, claro, usados para planejamento, e a SPTrans faz isso muito bem, e é importante que isso não se perca. Temos o exemplo agora recente do Rio de Janeiro: os dados são privados; não foi concedido, foram contratos apenas, que gerou tantos problemas que o Ministério Público e o TJ do Estado questionaram recentemente esse sistema, redistribuindo. Então é muito importante trazer a discussão do Rio e ver o que está acontecendo lá para não repetirmos esses erros.

Além disso, queria abordar sobre o que se falou da tecnologia, da inovação dela. É bastante bem-vinda, mas eu queria lembrar que muitos dos usuários não têm acesso a smartphone e nem a outras tecnologias, e têm dificuldade de acesso ao Bilhete, porque a rede de atendimento é muito falha em São Paulo, e eu queria ver a rede de atendimento ser mais discutida aqui.

O Código de Defesa do Consumidor garante que o usuário de serviço público, quando não é atendido, pode requerer o dinheiro (?) de volta. O Metrô já avançou nisso, do seu modo, e o Bilhete Único seria um modo de a SPTrans avançar nisso também, e isso precisa ser discutido.

O Presidente da Câmara apontou o fundo não usado do Bilhete. É um fundo muito grande que precisa ser discutido, que não pode ser tratado com simplicidade. Enfim, ele colocou mais uma discussão sobre isso, e eu queria só endossar essa discussão.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Com a palavra Regina Andrade.

A SRA. REGINA ANDRADE – Boa tarde a todos. Cumprimento a Mesa na pessoa do Vereador André Santos, cumprimento o Presidente Toninho e o Secretário Wilson Poit.

Bom, como trabalhadora e usuária do serviço coletivo do transporte coletivo, tem algumas preocupações, que, embora algumas delas já tenham sido colocadas, uma delas, que

está garantido por enquanto, é a questão do sistema de integração existente hoje. Como que fica essa questão da integração dos terminais. E já foi, inclusive, pedida uma audiência pública sobre a questão dos terminais. Mas tem uma situação, que é a seguinte: quando você chega a um terminal para transferir para outro, você tem direito à integração gratuita. Como que será garantida essa questão que não está prevista no PL 367?

Outra questão: quais são os instrumentos de controle e monitoramento da arrecadação do serviço prestado? Até porque foi citado no PL que existem outras formas de receita alternativa, então gostaria que o Secretário pudesse traduzir um pouco essas questões.

Outra questão elencada pelo PL 367, e que não está esclarecido, é como se dará a questão da publicidade da exploração publicitária, como isso será feito pelo concessionário.

Era isso que eu queria colocar. Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Obrigado, Sra. Regina Andrade.

Com a palavra, o Sr. Marco José.

O SR. MARCO JOSÉ – Boa tarde, Presidente. Tem algumas dúvidas que eu gostaria de externar, até porque, eu, como usuário, preciso entender como vai ser o sistema.

O cartão de crédito, que pode ser um dos serviços, vai estar atrelado ao Bilhete Único. Eu posso ter no projeto garantias de não querer esse serviço? Porque eu, como cidadão, ter somente o meu bilhete único e acabou, não querer o cartão de crédito, ou serviços quais forem. Isso é uma questão.

Segundo: se eu aceitei o cartão de crédito da empresa, ou o produto servido pela empresa, e eu comecei a dever a empresa, não paguei o cartão de crédito, o bilhete único continuará funcionando? Porque uma coisa é atrelada à outra, a empresa pode falar assim: “Ou você paga o cartão de crédito ou você não carrega o seu bilhete único”.

Então, essa é uma dúvida e isso preocupa muito.

A gente tem um caso agora de retirada de fundo de garantia retido. A Caixa Econômica está exigindo que a pessoa faça uma apólice de seguro para ser mais rápido. As

empresas trabalham com essa questão. O custo, vai estar previsto em lei, da emissão desse bilhete único? Essa é uma dúvida também. O tempo e a emissão, que geralmente é na hora, mas tem de estar previsto também em lei. Eu gostaria de saber quantos postos de recarga hoje existem no Município e se isso está previsto na futura lei da manutenção e ampliação, se isso vai estar constando também.

Por fim, segundo a economia que foi mostrada no slide, são 106 milhões na cidade de São Paulo e 53 milhões, se não me engano, para o estado de São Paulo. Como é uma iniciativa nossa, se existirá algum retorno dessa economia que a gente está fazendo, no meu entender, para o Governo do Estado? Se existe alguma coisa nesse sentido.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Obrigado, Marcos José. Tem a palavra o Sr. Brasil Laerte.

O SR. BRASIL LAERTE – Primeiramente, quero parabenizar os Vereadores presentes da Comissão, as autoridades da Mesa, todos e todas aqui, especialmente os internautas e os telespectadores da TV Câmara, que estão nos acompanhando.

Eu sou presidente da União Global de Seguro dos Trabalhadores e Trabalhadoras da Cidade. Primeiramente, quero dizer que quando eu estava com meus 19 anos, a Assembleia Constituinte estava instalada em Brasília e eu participava da 8ª Conferência Nacional de Saúde. Apresentei uma tese com quase 86 páginas, criando o Sistema Único de Saúde no país. Convoquei todos os delegados que estavam presentes para que fossem à Câmara ou ao Congresso Nacional para defender a implantação desse Sistema Único.

Depois apresentei outra tese, que criava o Sistema Único Nacional de Transporte, com o transporte público como um dever do Estado e um direito do cidadão e até agora ainda não houve esse direito. Hoje, 80% da passagem do ônibus é subsidiada pelos usuários, pelo menos aqui na cidade de São Paulo.

Mas, vou encurtar, somos contra esse projeto do jeito que está, porque é a mesma

coisa que você pegar um galinheiro com mil galinhas e colocar no pantanal do Mato Grosso com cerca de cem raposas. Comparo isso com o projeto aqui apresentado nesta Casa, principalmente quando se fala que o projeto é integrado com o Governo do Estado.

Por exemplo, todos os projetos desenvolvidos hoje por Geraldo Alckmin são sinônimos de corrupção. Eu digo isso porque, quando eu o denunciei há seis anos, eu denunciei o Sérgio Cabral no Rio de Janeiro; denunciei o colega dele o Aécio Neves, em Minas Gerais. Aqui denunciei o Alckmin por cem bilhões que ele tem para roubar até o final do mandato dele. Pedi investigação no Ministério Público, sendo 40% de obras superfaturadas do metrô e 30% de desvio da bilhetagem do metrô. Ele está sendo blindado, mas sua blindagem está enferrujada.

Também denunciei a mulher do Sérgio Cabral, pois ela tinha comprado mais de dez milhões de joias para lavar o dinheiro que Sérgio Cabral roubou da população do Rio. Aqui também denunciei um casal 20, a primeira dama, 40 milhões, dinheiro roubado da população que o Alckmin vem limpando. Durante esses longos anos ele vem dando um nó, em ondas a cem metros de profundidade. Sobre águas turvas ele vem navegando com os colegas de gatunagem dele.

Acho que o Secretário, com todo o respeito, tem de apresentar um novo projeto de transparência que dê relevância à população e aos usuários do sistema público de transporte da cidade de São Paulo.

Era o que eu tinha a dizer e obrigado pela palavra. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Obrigado, Marcos José. Registramos a presença dos Srs. Vereadores Claudio Fonseca, Reginaldo Tripoli e Soninha Francine.

Tem a palavra o Sr. Luiz Valério, da SPTrans.

O SR. LUIZ VALÉRIO – Boa tarde a todos. Boa tarde ao pessoal da Mesa.

Eu quero só voltar ao tempo lá atrás, Secretário, porque o senhor enfatiza muito o custo da bilhetagem. O custo da bilhetagem hoje, se o senhor for ver o que a bilhetagem

absorveu lá atrás, antes de 2002 e oficializada em 2004, deve se lembrar de que para poder pagar a passagem, precisávamos de um passe. Tinham que confeccionar milhões de passes e hoje não precisa mais.

Tínhamos um leque de pessoas trabalhando dentro da garagem para poder receber todos esses passes dos cobradores. Tínhamos um número de assalto a ônibus impressionante, chegava-se a 150 veículos por dia sendo assaltados. Esses veículos, além de serem assaltados, subtraindo o seu valor, paravam numa delegacia para poderem fazer a ocorrência.

Isso a bilhetagem absorveu. Então, o custo que temos disso, em relação aos problemas que tínhamos antes, não é nada. Havia também um custo, pois antigamente se usava para poder transportar essa espécie de passes para os pontos de venda. Teríamos de contratar carros fortes; hoje não precisa mais, porque a nossa venda é feita pela internet, é uma venda virtual.

Posso afirmar que antes da bilhetagem tínhamos um número muito grande de transporte clandestino. Fizemos com que esse transporte clandestino se rendesse a nós com a implantação do bilhete único. Por quê? Quando damos um cartão para o usuário e falamos para ele: “Você vai pagar a passagem e vai integrar três gratuitos”. Essa população que usava o transporte clandestino, que pagava toda vez um passe, adquiriu um cartão, o que fez com que a população usasse o transporte legalizado e a receita do transporte clandestino caiu. Essas pessoas tiveram que vir até nós e onde legalizamos essa situação? O Vereador Senival é prova disso, do que aconteceu na época em que se legalizou o transporte.

Então, quero finalizar aqui. Estou há 37 anos na empresa, venho da CMTc. Hoje sou, além de funcionário, instrutor da bilhetagem e também fui reeleito a conselheiro de administração da empresa. Não vejo nessa oportunidade para que se faça essa privatização da nossa receita.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Agradecemos ao Sr. Luiz Valério. Tem a palavra o Sr. José Barrangi Filho.

O SR. JOSÉ BARRANGI FILHO – Boa noite, Vereador Toninho Paiva, digno Presidente, demais Vereadores e Vereadoras, senhoras e senhores e demais autoridades da Mesa, sinto uma emoção, eu estive aqui na tarifa zero, quando tinha até CMTC, no tempo da Prefeita Erundina, foi aplaudido pelo Vereador Walter Abrahão, hoje falecido, que o filho dele estava até no PSDB, do nosso Vereador que estão ali do lado. A tarifa zero era uma questão que ia descontar de todo os municípios no IPTU. Eu digo o seguinte, eu tenho um cartão aqui de bilhete único, não tenho mais crédito consignado, tenho 82 anos, os Bradesco e outros não me dão cartão de crédito. Eu pergunto ao digno Secretário como é que vou fazer com isso aqui, que vai até 1921, se de repente eu preciso entrar com cartão de crédito de banco? Eu, andei de bonde em 1971, o orçamento da Casa, era 24 bilhões, o Vereador Toninho Paiva pode me confirmar, então estão se falando em sete bilhões. A Cidade, eu tenho um encontro com João Dória, entre aspas, porque a Cidade está semiabandonada, eu vou em três Prefeituras Regionais, da Sé, da Vila Mariana e outra, sou muito bem atendido, mas tem bastante deficiência. Então a CMTC depois foi progredindo para as outras empresas, eu fico assim, devido aos três minutos que a gente pode falar, nem o Vereador Dalton Silvano quer me dar e nem outros Vereadores aí, não sei se a Vereadora Janaína, que tem o nome da minha querida nora, me daria mais que três minutos, ficaria falando o ano todo. Eu comecei a cuidar de São Paulo com José Carlos Figueiredo Ferraz, com cemitérios, só na Vila Mariana foram roubados mais de três mil portões e o Jânio da Silva Quadros, que me entregou um diploma, que criou a coisa filial. Uma coisa não tem nada a ver com a outra.

Secretário, como eu vou fazer, eu não tenha mais cartão de crédito, todos foram cancelados.

Muito obrigado a todos. Vocês querem, vocês podem. E aqui, a Câmara de Vereadores é um lugar muito bacana, que vim naquela reunião aqui e fui abraçado pelo Walter

Abraão, que foi um digno Vereador dessa Casa, ele correu ali, me abraçou e disse: “Quem é você?” Brasileiro, eleitor e contribuinte. Obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra o Sr. Paulo Feu de Brito.

O SR. PAULO FEU DE BRITO – Boa tarde a todos. Cumprimento a Mesa em nome do Vereador Toninho Paiva, Presidente da Mesa.

Sou diretor de representação da SPTrans, represento dois mil trabalhadores na SPTrans e nesse momento também falo em nome do Fórum de Representação dos Trabalhadores, que representam as sete empresas municipais, então é assim, muito nos preocupa qualquer assunto que venha enfraquecer as empresas municipais, por isso temos um fórum que foi criado no sentido da defesa das empresas municipais.

Então, em cima dessa afirmação que eu queria perguntar ao Secretário, onde foi apresentado... Na verdade são perguntas e o pedido de algumas afirmações. Foi colocado que será dividida a gestão entre o Governo do Estado e o Município, então seria a SPTrans e, acredito eu, a EMTU ou o Governo do Estado, qual seria a gestão que aconteceria por parte da SPTrans e qual seria gestão por parte do Governo? Já que foi feita a afirmação que a tarifa continua em poder da SPTrans no sentido de estar fazendo a gestão e o controle e também a fiscalização. Essa é a primeira pergunta.

Com relação, como represento os trabalhadores da SPTrans, não poderia deixar de fazer também uma pergunta direcionada ao nosso presidente, Martinelli, onde muito gentilmente em março fez um encontro com os trabalhadores da SPTrans e lá ele teve oportunidade de esclarecer algumas dúvidas, mas ainda era prematura, porque não se tinha as informações necessárias para responder todas as dúvidas. Então aproveito o momento para perguntar ao presidente o que a gente tem mais maduro em relação à concessão, já que temos em torno de 90 trabalhadores envolvidos, o que de fato ficaria nas atividades da SPTrans com relação a essa concessão. Então continua a tecnologia, a confecção dos cartões, atendimento, remuneração – remuneração já foi dito que sim – combate à fraude? Enfim, o que ficaria com a

SPTTrans, como responsabilidade.

Obrigado pela atenção de todos.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra o Sr. Diogo da Luz.

O SR. DIOGO DA LUZ – Boa tarde a todos os presentes na galeria, boa tarde a todos os presentes no plenário, boa a tarde a todos da Mesa, especialmente ao Secretário.

Quero dizer, como cidadão comum, que sem dúvida alguma aprovo essa medida do cartão ou qualquer outra medida de parceria que possa trazer mais dinheiro voluntário a serviço da população. Isso só pode ajudar e vai baixar os nossos custos. Isso é muito bom.

Mas queria pedir aos senhores que não cogitassem a hipótese de destinar esse dinheiro para outras coisas, mesmo com o nome de creches, ou seja o que for. Enquanto o sistema deficitário o sistema arrecadado no setor tem que ser aplicado no setor, porque se é deficitário e deficitário com o dinheiro do contribuinte e existem privilégios concedidos, aquilo que alguns chamam de direitos conquistados eu vejo mais como privilégios concedidos. Da mesma maneira pode se dizer que são obrigações impostas. Então queria pedir aqui, enquanto não fosse zerado o déficit, todo dinheiro fosse utilizado no transporte.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra o Sr. Arlindo Amaro.

O SR. ARLINDO AMARO – Boa tarde a todos. Sou da região do Ipiranga. Parabéns à Mesa pela iniciativa. O que faz se lembrar aqui é a questão do bilhete único na época, criado em 2002, então na gestão Marta Suplicy, que foi colocado o bilhete único aos trabalhadores e aos estudantes de modo geral. E fazendo lembrar que nesse mesmo período foi criado o Plano Diretor da cidade de São Paulo, o qual a gente insiste muito em falar dos planos de metas, planos de governo, realizações no desenvolvimento urbano na cidade de São Paulo, que a gente vê que até hoje as coisas não saem do papel.

Na cidade de São Paulo hoje nós temos em torno de 260 quilômetros de trem, de linha da malha ferroviária, um sistema que poderia ser melhorado, que poderia ser investido.

No Plano Diretor passado e nos anteriores também se foi falado de criação de novos parques, melhorias, residências, creches. O que nós vemos na cidade de São Paulo é empurrar os moradores mais humildes para a periferia da Cidade, fazendo bairros dormitórios, dificultando as pessoas chegarem ao centro, onde podem trabalhar. Onde se poderia ter melhorado a região central da Cidade e para que não sofresse em horário... Em qualquer horário na cidade de São Paulo você tem dificuldade de pegar transporte coletivo, tanto transporte coletivo, como transporte ferroviário.

La no Ipiranga criaram o corredor do próprio Fura-Fila, que não faz integração do transporte de metrô, faz interligação. Temos o monotrilho que está sendo construído na cidade de São Paulo, que não faz integração, nós estamos ali na Avenida Anhaia Mello, na Vila Prudente, o monotrilho começa em lugar nenhum e termina em lugar nenhum, não faz integração sequer com a linha de trem. Então eu acho que precisaria fazer o quê? É melhorar o sistema de transporte coletivo de massa, que é o ferroviário e o próprio metrô, e fazer valer as leis do Plano Diretor da cidade de São Paulo. Porque o me dá a entender nesse bilhete único é o aumento da tarifa novamente, com salário mínimo das pessoas que recebem 930 reais, sendo mais prejudicado ainda. Então falar que vai fazer a creche, vai fazer isso... Fazer creche lá na periferia, é óbvio que é necessário.

No Plano Diretor foi falado do Arco Tietê, Arco do Futuro. Onde estão esses arcos? Por que o Poder Legislativo Municipal não faz esse tipo de cobrança ao Executivo? Termina-se os 1.460 dias do Prefeito. Fecham-se as portas e começo tudo novamente.

Era isso que queria dizer. Muito obrigado. Até breve.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Agora o nosso Secretário, Dr. Wilson Poit vai fazer as suas manifestações do que ele pode ouvir para esclarecer a todos nós.

O SR. WILSON POIT – Muito obrigado a todos. Nós anotamos, tanto eu como minha equipe, as contribuições, as questões, e vamos responder inclusive para alguns, na medida do possível, mais detalhadamente.

Mas queria começar aqui dizendo, como disse o Vereador Police Neto, que esse aqui é um convite hoje. Nós começamos uma fase de um convite para se construir uma lei boa, mais detalhada, que garanta os direitos dos usuários do sistema e que traga equilíbrio para esse contrato. Qualquer contrato que estamos buscando aqui, o Prefeito João Dória tem falado muito na palavra equilíbrio, tem que ser bom para o cidadão paulistano, tem que ser muito bom para a Prefeitura de São Paulo e bom para o parceiro privado, porque o dinheiro também não cai do céu, vai fazer o investimento e quer garantias nesse contrato. Então temos que ter equilíbrio para todas as partes envolvidas, principalmente para o cidadão, com garantia em lei de direitos que foram ditos aqui, de obrigações também, para que o sucesso do projeto, acho que a palavra correta é equilibrado.

Pontualmente as pessoas que com todo respeito se pronunciaram aqui, nós anotamos, vou passar depois a palavra ao Pacheco e ao Dr. Martinelli, presidente da SPTrans, mas garanto ao Presidente da Casa que estamos aqui para construir esse lei e que a conta da SPTrans, como havia dito já na minha apresentação inicial, não será concedida, não estamos concedendo a conta da SPTrans e nem a distribuição do dinheiro do transporte e sim exatamente podemos detalhar isso, o valor agregado ao cartão. Lembrando sempre que essa Casa criou nesse ano talvez a principal lei da Secretaria de Desestatização, que foi aquela aprovada aqui com 42 votos, com a participação importante da Vereadora Janaína, também, como foi dito, que criou o Fundo Municipal de Desenvolvimento Social, aquele que carimba o dinheiro proveniente das privatizações, das concessões e das PPPs para que ele seja destinado jamais ao custeio, mas ao investimento do que a Cidade mais precisa, educação, saúde, habitação, segurança, mobilidade urbana e assistência social.

Também se falou aqui muito de agilidade. Realmente, o setor público tem muito menos agilidade para manobrar editais, para controlar as impugnações e corrigir sistemas, principalmente sistemas digitais e sistemas de informações, como temos nos dias de hoje. O setor privado pode fazer com mais rapidez e com a fiscalização da SPTrans e do setor público.

E a garantia de que os recursos chegarão, sim, ao benefício do usuário do sistema, às empresas que prestam serviço; e que os concessionários, como foi dito aqui, vão assumir os riscos de segurança, sejam riscos de fraude, sejam riscos de que essa receita seja inclusive da parte que for do valor agregado da receita destinada à Prefeitura, para que ela chegue como benefício ao usuário final, preservando, sim, a SPTrans com seu papel extremamente importante e mais focado de fiscalização de tudo isso.

Acho muito justo, como disse o Vereador André Santos, que fique registrado e que se preciso conste em lei – também foi dito aqui pelo Vereador José Police Neto –: as gratuidades e benefícios existentes não estão em discussão. Nós estamos falando aqui de modernização e de priorização de recursos, jamais de tirar direitos adquiridos pelos usuários.

Vereador Senival, quando nós falamos das garantias, eu renovo a palavra equilíbrio. Acho que não só podemos construir juntos nesta Casa a lei, com as garantias e com equilíbrio para o empreendedor, para a SPTrans, a Prefeitura, e principalmente garantia para a população usuária do sistema. Quando o senhor me perguntou o custo anual real do bilhete único, nós passamos os últimos tempos junto com a SPTrans, são equipes conjuntas trabalhando nisso, e hoje eu posso lhe dizer que o custo bruto do bilhete único é de 237 milhões e 600 mil reais por ano, mas nós temos uma receita acessória de 77 mil e uma parte desse custo, que é rateado com o Governo do Estado. Então, respondendo assertivamente, como estava no slide, para Prefeitura de São Paulo o custo hoje, a despesa relativa ao gerenciamento do bilhete único é de 106 milhões e 700 mil. E como foi dito aqui também – com todo o respeito – pelo pessoal da SPTrans e pelo Conselheiro da SPTrans, eu acho que o bilhete único já é uma evolução entre o que a gente tinha no passado em termos de assaltos, de passes e uma série de coisas; mas a função nossa aqui no setor público e principalmente daqui para a frente, como na casa da gente, como no setor privado, é cortar custos sempre, procurar oportunidade de corte de custos. E, como a gente costume dizer, é como cortar unha: é toda semana, é todo mês. Então, estamos numa situação no Município de São Paulo de

procurarmos mais oportunidades, e temos aqui, agora, com a concessão do bilhete único, a concessão do valor agregado ao bilhete, oportunidade de cortar mais custos e de melhorar isso. Qual modelagem e qual prazo, é isso que estamos aqui discutindo. Não temos ainda um prazo definido, e a abertura do procedimento de manifestação de interesse, junto com o Governo do Estado, é um acordo que já está assinado, será justamente na busca de contribuições para que depois possamos... Vamos ter novamente audiências públicas na época do lançamento do edital de licitação, aí sim travando um prazo e travando a real modelagem do contrato, depois de entendermos se a conta fecha realmente.

Também foi perguntado aqui como vamos dividir a redução de despesas com o Estado, se temos algum ganho em cima disso. A resposta é “não”, uma vez que estamos fazendo isso em conjunto desde o começo. O Governo do Estado de São Paulo já tentou, 10 anos atrás, mais ou menos, implantar o bilhete único; houve uma série de problemas; já há um aprendizado em cima disso, e agora faremos juntos. Então, a proporção da economia vai ser dividida porque o projeto e também a construção da licitação é uma comissão conjunta.

Quanto às vantagens para a Prefeitura e para o concessionário. Acho que para a Prefeitura ficou bem claro, para a SPTrans: a desoneração e o combate à fraude. Infelizmente, realmente, o setor público é muito mais lento que o setor privado na correção dos sistemas dos *softwares*, até pela trava de algumas leis e de uma série de procedimentos. Com o setor privado, nós vamos poder fiscalizar e ter uma velocidade maior na troca de sistemas, pois é onde é mais conhecido o combate à fraude. E para o concessionário que vier a ser o vencedor, além de eventualmente parar uma outorga e um percentual do valor agregado ao cartão, ele vai ter uma base de quase 15 milhões de usuários desse cartão, que poderão também – já respondendo outra pergunta – optar entre receber ou não o serviço adicionado. O sigilo está totalmente garantido, e o cidadão pode optar em continuar tendo o bilhete único e não ter cartão de crédito, nada.

Depois eu vou pedir para o Pacheco me complementar, mas a questão de ter

bloqueio de crédito é outro assunto. Nós vamos garantir em lei, garantir na licitação, garantir no modelo que o bilhete único é uma coisa, e o crédito – se for concedido, se houver esse valor agregado no cartão – não vai nunca prejudicar o usuário, as gratuidades e o sistema. É um outro modelo.

Acho que com isso a gente responde um pouco sobre as vantagens que foram perguntadas tanto pelo Vereador Senival como pela Vereadora Janaína.

Concordo com o Vereador Police quanto às gratuidades, a garantir em lei não custos adicionais para esse cartão. E estamos justamente aqui para construir leis mais sólidas. Estamos aqui começando uma série de audiências para receber as contribuições, muito importantes, desta Casa, que, como foi dito pelo nobre Vereador, sempre enriqueceram as leis, podem melhorar o sistema. Estamos aqui para isso, à disposição para ouvi-los, Vamos construir isso juntos, lembrando que agora estamos apenas começando as audiências públicas. Temos pressa, São Paulo tem muita pressa; mas, justamente por ter pressa, queremos fazer direito, e com toda a calma que o procedimento necessita, para que saia bem feita, para que sirva de exemplo, porque acho que São Paulo, com esse plano de desestatização, dá um passo enorme em termos de desestatização municipal. O Brasil tem grandes casos de projetos de desestatização em nível nacional e em nível estadual. Mas, em nível municipal, esse é um plano muito ambicioso. Como já foi dito em outras vezes, e tive oportunidade de estar aqui, o Município está superdimensionado e a máquina, muito grande, e nós podemos redirecionar esses bons funcionários que temos para o que é essencial, para o que é prioritário para a população, principalmente educação, saúde, habitação e segurança, e criar novos empregos. O Fundo Municipal de Desenvolvimento, que já foi aprovado aqui, é um fundo de desenvolvimento que vai trazer obras e investimentos para as obras prioritárias e gerar empregos de boa qualidade.

Eu diria também ao Vereador Ricardo Nunes, cumprimentando-o pela fala, que acho que já respondi quanto ao resultado final: é um resultado que tenho certeza de que, com

a contribuição vossa, será muito melhor.

Acho que nas audiências de terminais nós vamos ter oportunidade de voltar aqui. É uma lei já existente, por isso não está na série desta semana. Haverá alguma adaptação, mas vai ser melhorada e pode contribuir muito e sair nessa gestão realmente do papel a concessão de muitos terminais de ônibus.

Eu diria também para a Sra. Regina Andrade que a integração está garantida e que o controle de outras receitas, também. Vamos fazer todo o possível em nome da transparência. Em nosso *site* já há hoje todos os chamamentos, todos os PMIs publicados. E tudo o que foi feito pela Secretaria de Desestatização, que é sempre uma Secretaria meio para uma Secretaria final, que é o nosso cliente interno e, finalmente, a população de São Paulo em primeiro lugar, será colocado no *site*. Teremos uma transparência total em relação à divisão de receita, a recursos, aos números desse sistema.

Acho que também respondi aqui sobre o direito de não querer valor agregado. Nós não vamos comercializar sigilo de ninguém e não vamos obrigar ninguém a adquirir. O que entendemos é que o vencedor de uma licitação como essa vai oferecer atrativos suficientes para que o usuário do bilhete decida ou não fornecer alguns dados e receber mais benefícios. De novo: a inadimplência não está ligada ao uso do bilhete único.

Vou deixar para o nobre Presidente Martinelli falar um pouco do assunto do dinheiro que está sobrando, que ficou meio confuso. Acho que é bom explicar bem esse dinheiro que sobra e a questão dos trabalhadores da SPTrans, valorosos trabalhadores, que terão muito mais importância estratégica nesse projeto.

Gostaria de esclarecer também ao Sr. Luiz Valério, que trouxe também contribuições, mas não estamos falando em privatizar o bilhete único. Repito sempre: estamos falando em concessão. Não vamos vender a receita, não vamos privatizar. Vamos fazer a concessão por um tempo determinado, regida por contrato e muito bem fiscalizada pela SPTrans no sentido de que esse concessionário possa continuar ou não, renovar ou não o

contrato.

Finalmente, também respeito muito tanto a colocação do Presidente da Casa como do meu amigo Diogo da Luz sobre o sistema deficitário. Nós estamos totalmente abertos e construindo uma lei em que vamos juntos resolver para onde irão os ganhos dessa concessão e a economia da Prefeitura. Concordo com que, se temos um sistema deficitário e temos muito subsídio, temos uma grande oportunidade aqui, com a concessão do bilhete único, com a modernização da cidade de São Paulo, de ganhar economia e de trazer receita agregada. Nós já temos, no próprio Fundo Municipal de Desenvolvimento aprovado nesta Casa, o destino da mobilidade urbana, que é justamente do que estamos falando, para a parte das receitas que conseguimos. Mas a gente pode realmente privilegiar que essa conta hoje enorme de subsídios – estamos falando de bilhões – tem que ser compensada por uma concessão como essa, e estamos deixando hoje com certeza dinheiro sobre a mesa, porque o cartão permite valor agregado, permite virar um aplicativo de celular e trazer mais receita. O Município tem que buscar economia, cortar custos, mas também buscar receitas acessórias que possam melhorar a condição da cidade de São Paulo, o nosso Orçamento extremamente apertado.

Agradeço mais uma vez a oportunidade, lembrando que estarei aqui amanhã, depois de amanhã novamente. Fico à disposição dos senhores sempre, aqui e no *site* da Secretaria para responder perguntas que porventura não foram contempladas ou não tiveram tempo de ser feitas.

Peço rapidamente que o Pacheco complementasse, por 2 minutos, sobre a questão do valor agregado e o benefício do cartão, para, em seguida, retornar a palavra para que o Presidente Martinelli faça suas considerações finais. Muito obrigado a todos. (Palmas)

O SR. EDUARDO PACHECO – Boa tarde a todos. Complementando o que o Secretário Wilson falou, eu queria deixar claro também, sobre uma pergunta do Rafael Calabria, do Idec: sim, nós temos consciência de que o bilhete único é um instrumento muito importante para a política tarifária, e o cartão permitiu que fossem desenvolvidas diversas

políticas de acesso maior da população ao sistema de transporte, com integração e maior facilidade para compra dos créditos. E o objetivo desse projeto é melhorar ainda mais o bilhete único, sem onerar a população. Porque hoje a Prefeitura, a Administração Pública já gasta com a contratação de *callcenter*, com empresas de tecnologia, inclusive instituição financeira que faz a arrecadação. Mas a gente tem uma base de 15 milhões de cartões ativos, que estão disseminados por toda a população e a gente não explora, não oferece serviços que poderiam melhorar a vida de todos os usuários, que poderiam trazer maior conveniência para os usuários. Então, temos uma base muito grande que pode ser utilizada para oferecer novos serviços que a população demanda. O exemplo do cartão de crédito é algo que usuário pode escolher, é um exemplo que a gente traz aqui, que o usuário vai poder escolher ter acesso, não vai ser uma obrigação. Aquele usuário que desejar ter acesso ao bilhete único como meio de compras de outras mercadorias poderá ter esse acesso. Agora, o nosso objetivo é que toda função do bilhete único destinado ao sistema de transporte seja mantido da forma como é hoje ou melhorada.

É também importante falar que os novos serviços que podem ser agregados ao bilhete único podem ser muito melhor pensados e viabilizados pela iniciativa privada. A Prefeitura, o Governo do Estado, a Administração Pública não têm a expertise para desenvolver novos serviços quase que relacionados ao que seria quase com uma instituição financeira, com os cartões. Por isso, é interessante passar a gestão desses cartões para a iniciativa privada, que saberá pensar melhor novas receitas e novos serviços que os usuários podem querer contratar a preços justos. Esses novos serviços, sim, deverão financiar o custeio das atividades que hoje sustentam o bilhete único. Esse é o objetivo do projeto: permitir que um parceiro privado desenvolva novos serviços além daqueles já oferecidos com o bilhete único, e esses novos serviços, sim, vão gerar receitas com as quais o parceiro privado poderá captar recursos para custear todo o atendimento ao usuário, a emissão de cartões e fazer todo o investimento em tecnologia, que é muito robusto. Acho que foi muito bem colocado aqui, que

quando a gente passou dos passes de papel para o bilhete único, diversos custos foram eliminados. Por outro lado, há uma preocupação com segurança tecnológica muito maior. É necessário fazer investimentos robustos constantes para que não sejam quebradas as chaves de segurança dessa tecnologia toda, e o parceiro privado vai ter uma dinâmica, uma flexibilidade muito maior para fazer esses investimentos e essas atualizações tecnológicas.

É uma preocupação muito grande também da Prefeitura, da SPTrans, de toda a Administração Pública que esses dados sejam, sim, disponibilizados para que possam ser utilizados como um instrumento de planejamento de políticas de transporte. Inclusive estava na apresentação do Secretário Wilson que é algo que a gente está colocando, quando a gente olha esse projeto, como uma premissa que tem que ser seguida, diferente do que vemos que está acontecendo no Rio de Janeiro. Aqui a gente quer, sim, que todos os dados gerados nessa base de dados sejam disponibilizados para a Administração municipal poder utilizar, porque ela é a dona do bilhete único.

Por fim, todas as cláusulas de privacidade e de respeito à escolha de quais informações serão compartilhadas ou quais serviços serão utilizados pelo usuário, serão observadas nesse projeto. Já existe o Marco Civil da Internet, que coloca diversas regras sobre compartilhamento das informações de cada um. E a gente aqui se preocupa muito em oferecer um serviço que continue sendo o ideal para aquele usuário e inclusive permitindo que aquele usuário que quer compartilhar pouca informação e ter o serviço mais simples - só o transporte, sem ter outros serviços -, que ele possa continuar dessa maneira.

É essa a minha contribuição. Passo a palavra ao Presidente Martinelli.

O SR. JOSÉ CARLOS NUNES MARTINELLI – Muito obrigado. Cumprimento tanto o Secretário Poit como o Antonio pela brilhante explicação, pela clareza com que foram colocados os argumentos. Acho que, pela clareza desses argumentos, nós estamos discutindo a preservação, na verdade, dos valores que o bilhete único consolidou, que são os valores de se ter uma conta do dinheiro, do recurso arrecadado do transporte e do subsídio que vem para

ser utilizado para o benefício do usuário, controlada com instrumentos ágeis, seguros e que garantam que cada centavo arrecadado ou subsidiado chegue ao beneficiário final.

Além disso, buscar a capacidade, a competência que há no setor privado para nos prover de recursos adicionais, pois temos que reconhecer que o Estado não é propriamente um grande descobridor de fontes adicionais de receita.

Muito obrigado. Uma belíssima apresentação. Estamos perfeitamente alinhados, a Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes com esses objetivos muito claramente expostos. Muito obrigado. (Pausa)

Eu queria só... Estou aqui do lado, e olhem o que o Vereador Toninho Paiva fez comigo: ele me colocou do lado do Senival, e falaram em sobra do dinheiro. Aí o Senival olha para mim e diz: “Como é que pode? Você vive dizendo que não tem dinheiro para pagar os operadores, e agora estão dizendo que estão sobrando dinheiro?”. É importante vocês entenderem como é que é feita a divisão do dinheiro que é arrecadado através da venda dos créditos do bilhete único. As vendas de crédito do bilhete único, na imensa maioria das vezes, são feitas através de empresas privadas, terceiras, que são credenciadas pela SPTrans. As vendas de um determinado dia são depositadas na Caixa Econômica Federal, numa conta da CEF, e no dia seguinte ela divide esse dinheiro, segundo regras baseadas em usos de duas semanas atrás, entre a SPTrans, o Metrô, a CPTM e a Via 4. Então, todo o dinheiro, na verdade, arrecadado com venda é dividido poucos dias depois do que ocorreu a venda. O que acontece é que, quando você faz o balanço do dinheiro arrecadado e do dinheiro efetivamente pago, há um volume de recursos ainda em poder dos usuários, que está no cartão, que a gente na verdade não tem como saber se ainda o cartão será utilizado ou não, porque esse recurso é reconhecido como valor, como dinheiro. Então, esse é um dinheiro potencial, que tem um uso potencial. O recurso mesmo, dinheiro, já foi dividido entre SPTrans, Metrô, CPTM e Via 4. E lamento informar que na verdade ele já foi gasto, porque nós não temos dinheiro na conta, está certo? Ele, na verdade, ajuda a cobrir o fluxo de caixa negativo que a gente tem. É isso,

Vereador. Infelizmente, não está sobrando.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Agradecemos a presença de todos os senhores e todas as senhoras que vieram ilustrar a audiência pública do dia de hoje. Registro também a presença do Secretário de Relações Institucionais, nosso querido amigo e médico Milton Flávio. Agradeço ao Wilson, ao Pacheco, ao Martinelli, ao Mário, professor da USP. Que tudo o que foi exposto possa ser colocado em prática, o que aumenta a responsabilidade desta Casa para que possamos ter uma fiscalização eficiente do transporte público desta cidade.

Parabéns a todos e muito obrigado. (Palmas)