



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 CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO  
PARTICIPATIVA**

**PRESIDENTE: MARIO COVAS NETO**

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA.

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 04/08/2017

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Orador não identificado
- Manifestação fora do microfone
- Exibição de imagens

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Declaro abertos os trabalhos da 8ª audiência pública da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, realizado este ano de 2017, tendo por objetivo expor e debater o seguinte Projeto de Lei 367/2017 do Executivo que disciplina as concessões e permissões de serviços, obras e públicos, que serão realizados no âmbito do Município de São Paulo, no âmbito do Plano Municipal de Desestatização, PMD, introduz alterações na Lei 16.211 de 27 de maio de 2015.

Hoje o tema é Sistema de Bilhetagem Eletrônica das Tarifas Públicas, cobradas dos usuários da rede de transporte coletivo de passageiros, inclusive, em cooperação com os outros entes da Federação.

Informo que esta reunião está sendo transmitida através do portal da Câmara Municipal de São Paulo no endereço: [www.camara.sp.gov.br](http://www.camara.sp.gov.br), link auditórios online.

Já estão na Mesa os nossos convidados, os Srs.: Secretário Wilson Poit; Secretário Sérgio Avelleda, muito obrigado por terem vindo; o Secretário Caio Megale declinou do convite ante outro compromisso, o que não inviabiliza a nossa audiência pública, na medida em que os dois Secretários mais importantes pelo tema que a desestatização e bilhetagem estão presentes e podem, assim, dirimir as dúvidas que as pessoas, por ventura, tenham.

Também está presente o Sr. Alexandre Motonaga, Professor da FGV.

Nós vamos fazer da seguinte forma: inicialmente, os três Secretários, representantes do Governo, farão uma exposição e, sem seguida, vamos abrir a palavra para os convidados e para quem queira participar.

Aqueles que quiserem se manifestar, por favor, façam a inscrição, ao lado, na Secretaria da Comissão. Daremos a palavra na sequência.

Pela ordem, o Sr. Secretário Wilson Poit.

**O SR. WILSON POIT** – Muito boa tarde a todos. É um prazer estar na Câmara Municipal, novamente, para mais uma audiência pública do PL 367.

Cumprimento ao Vereador Mario Covas Neto, Presidente da Mesa, e, em nome dele,

todos os Vereadores presentes; Secretário Sérgio Avelleda; Eduardo Pacheco, meu colega, em nome dele, os demais membros da nossa equipe, assim como nosso mestre Martinelli, Presidente da SPTrans. Esta é a segunda audiência sobre esse tema, um capítulo do PL 367, item de concessão da bilhetagem.

Já tivemos muitas contribuições e estamos preparando o substitutivo para votação, agregando uma série de contribuições e, hoje, será um prazer anotar todas as contribuições; eventualmente, alguma dúvida maior nós responderemos, eu e o Secretário Avelleda, ao final. Mas anotaremos todas as contribuições dos senhores.

Gostaria de deixar muito transparente - até antes de iniciarmos os debates e uma apresentação, que será feita pelo Eduardo Pacheco – alguns pontos que são inegociáveis e que nós gostaríamos de deixar bem claro até para avançarmos daí por ai diante. Essa concessão visa desonerar a Prefeitura do Município de São Paulo no custo que tem hoje para gerenciar o bilhete único. Ela será feita em convênio com o Governo do Estado. Já existe um convênio assinado. Também visa reduzir a fraude. Porque hoje temos, como os senhores sabem além de uma despesa muito grande para o gerenciamento desses cartões, os bilhetes falsos e uma série de problemas e na medida do possível faremos um procedimento de manifestação de interesse em breve para ouvir interessados, em gerenciar esse sistema, desonerar a Prefeitura do Município de São Paulo, e trazer a ele receitas acessórias que a Prefeitura do Município de São Paulo também tenha a participação nessas receitas acessórias. Sempre deixando muito claro a garantia da privacidade dos usuários. Estamos negociando dados e isso é inegociável. Isso será uma opção do usuário do cartão único, trocar alguns dados em troca de benefícios ou não.

Também garantir que serviços opcionais poderão ser recusados pelos usuários de transporte conforme à necessidade ou não oferecida pelo concessionário vencedor. Não haverá cobrança adicional para compra de créditos e transportes e a política tarifária não será concedida em hipótese alguma. Estamos falando de concessão de valor agregado, de

benefícios, de gerenciamento. A regulação da política tarifária continua do poder público. Deixar claro, já falamos aqui, mas repetindo, que o setor privado não decide preços de passagem de transporte, benefícios e gratuidades que não será alterados pela concessão.

Pagamento as empresas de ônibus continuará sendo feito da mesma maneira pela conta da SPTrans. Não haverá nenhum movimento em cima desse sistema. O acesso ao sistema de transporte poderá continuar sendo feito com cartão apenas, ou com aplicativo e não dependerá de aceitar eventualmente, que se torne um cartão de crédito, ou que necessite obrigatoriamente de um aplicativo de celular.

Deixar claro que não se trata de um cheque em branco e não se trata de uma discussão do destino dos recursos. Todos os recursos que conseguimos trazer a mais para a Prefeitura do Município de São Paulo com a concessão do bilhete único, já tem destino garantido e aprovado aqui nessa Casa, por uma lei, em maio, que carimbou esses recursos. a receitas que vierem, elas tem destinos certo, por uma lei proposta pelo prefeito, e aprovada aqui, carimbam os recursos para um Fundo Municipal Desenvolvimento Social, que tem diversas prioridades de investimentos, como por exemplo, saúde, educação e habitação mas também, como foi aprovado aqui na Casa, mobilidade urbana. O uso de recursos e de receitas para que a gente reduza a grande diferença que temos hoje dentro do sistema público de São Paulo e que necessita de recursos públicos já está garantido pela Lei aprovada aqui na Casa, que criou o Fundo Municipal de Desenvolvimento, um dos itens é mobilidade urbana.

Era isso que tenho para dizer. Quero agradecer a presença de tantas pessoas nesta sexta-feira. Fico à disposição para ouvi-los e, mais uma vez, agradeço a todos. Passo a palavra ao Eduardo Pacheco que fará uma rápida apresentação de alguns slides que resumem os principais pontos do item Concessão do Bilhete Único, dentro do PL 367, que está hoje em audiência aqui nesta Casa.

**O SR. EDUARDO PACHECO** – Boa tarde a todos os membros da Mesa. Boa tarde a todos presentes. Trouxemos alguns slides que buscam, de novo, alguma discussão para

deixar um pouco mais claro aquilo que apresentamos na última audiência e também para esclarecer alguns pontos que temos ouvido tanto da população como dos Vereadores acerca desse projeto.

- Apresentação de audiovisual.

**O SR. EDUARDO PACHECO** – Primeiro, apenas para recapitular, o que estamos dizendo quando falamos do Sistema de Bilhetagem. Existem hoje quase 15 milhões de cartões do Bilhete Único ativos. Os cartões ativos são aqueles que tiveram algum uso no último ano, que geram, que movimentam mais de 7 bilhões por ano, dos quais 4,5 bilhões vão para o sistema dos ônibus, o Sistema Sobre Pneus.

Todo esse sistema de bilhetagem permite uma maior integração, permite uma política de transporte que dá maior conveniência e maior uso para a população, e que isso sempre vai ser mantido. O objetivo aqui, da Prefeitura, é trazer melhorias para todo esse sistema. Mas, para o sistema de bilhetagem continuar sendo robusto, e servindo a população da melhor forma, precisamos fazer alguns investimentos e custear – financiar – algumas atividades, que são essenciais.

Hoje esse custeio é da ordem de quase 240 milhões, tanto somado para o Governo do Estado, quanto para a Prefeitura, os entes do Governo do Estado e Prefeitura, que são os entes de transporte que utilizam o Bilhete Único. São geradas quase 80 milhões, cerca de R\$ 80 milhões de receita, com venda para vale transporte, algumas taxas de emissões de alguns cartões, que geram custo líquido para a Prefeitura e para o Governo do Estado. O custo líquido para a Prefeitura é da ordem de mais de cem milhões.

O objetivo desse projeto é passar esse custeio para a iniciativa privada para desonerar a Prefeitura, mas sem diminuir nenhuma das características, nenhum dos direitos, nenhum dos benefícios dos usuários. O que queremos é que a iniciativa privada faça toda a operação, manutenção e arque com aqueles custos que estamos apresentando que é, por exemplo, o custeio com a comercialização dos créditos, o custeio no atendimento ao usuário,

as praças de atendimento, toda a infraestrutura que, aí, estamos falando da emissão mesmo, da fabricação dos cartões, ou então toda a infraestrutura tecnológica que dá suporte a esse sistema muito robusto, e a gestão de todo esse sistema. Hoje esses serviços são prestados por diversas empresas contratadas pela Prefeitura e queremos unificar isso num contrato. Um contrato com indicadores de desempenho.

Quais são as dificuldades hoje encontradas no sistema de bilhetagem? É um sistema robusto, é um sistema firme, mas é um sistema que gera custos para a Prefeitura para arcar com tudo que ele demanda, sendo que nós ainda não temos, é, temos poucos serviços agregados. Temos uma base de cartões que poderia ser utilizada para trazer maiores serviços que a população demanda. Além disso, temos uma reduzida exploração comercial. Esses cartões poderiam oferecer, quer dizer, por meio desses cartões poderíamos oferecer novos serviços que os usuários gostariam de obter.

A renovação do sistema tecnológico para um sistema tão robusto como esse tem de ser constante, mas temos uma dificuldade com o Poder Público de ter a dinâmica da contratação de novas tecnologias que são necessárias para continuarmos à frente das novas potenciais fraudes ou sistemas que corrompem a forma de compras de crédito hoje.

Então também um dos principais objetivos de passar a atividade de bilhetagem para o parceiro privada é gerar para os incentivos e gerar para ele a obrigação de correr atrás de um sistema robusto, fazendo os investimentos em tecnologia, que não só melhoram as potenciais fraudes, mas também melhoram o serviço prestado ao usuário, quais são as novas formas de interação que o usuário pode ter para carregar os seus créditos, as melhores formas mais inovadoras que o usuário pode ter para usar o bilhete único.

Aqui a gente está trazendo um resumo do que seriam os principais objetivos desse projeto, que é melhorar o serviço ao usuário, permitir novos usos, que tragam maior conveniência para a vida do cidadão e maior eficiência na gestão do sistema. Então, a gente tem uma preocupação muita grande, que todas as informações geradas, no âmbito dessa

concessão, sejam compartilhadas com o Poder Público, para que a gente possa utilizar no melhor planejamento do sistema de transporte. Essas informações não seriam restritas ao concessionário, essas informações têm que ser compartilhadas com o Poder Público.

Quanto à transferência do risco de fraude, a gente sabe que o parceiro privado vai ter um dinamismo maior para poder lidar com esse problema. A gente busca claro, como a maioria desses projetos, desonerar o Governo e a Prefeitura, apenas melhorando o serviço, desonerar sem tirar qualquer direito ou tirar qualquer uso que a população tem hoje.

Esse projeto a gente quer lançar em parceria com o Governo, Estado e Prefeitura, permitindo a maior integração metropolitana inclusive no futuro, para o uso do bilhete único. E também a gente quer ver qual a iniciativa privada, quais são os potenciais usos e serviços acessórios que podem ser desenvolvidos aqui. Não é *expertise*, não é papel de a Prefeitura ficar desenvolvendo novos negócios. A gente não tem essa *expertise*. O mercado, a iniciativa privada tem uma experiência no desenvolvimento de novos negócios muito maiores, e a gente quer ouvi-los e quer desenvolver em conjunto. Por isso, a gente quer fazer essa concessão e também trazer maior inovação tecnológica que esse serviço demanda.

Esse *slide* é para trazer um pouco de maior clareza e responder algum dos anseios que a população e os Vereadores trouxeram na nossa última audiência, sobre como seria prestado esse serviço. Então, a gente tem aqui o que seria um fluxo do sistema de bilhetagem atual, com destaque de quais seriam aí as atividades que passariam para a iniciativa privada no projeto que a gente está vislumbrando. Então, hoje já temos diversos canais de vendas, pelos quais a população compra os créditos de bilhete único. O dinheiro da compra desses créditos cai numa conta centralizadora. Esse dinheiro fica um dia lá, apenas para ser contabilizado o volume total, e diariamente esse volume é distribuído para os membros do comitê gestor do bilhete único, que são entidades vinculadas ao Governo do Estado e à Prefeitura, ou seja, o Poder Público é que estabelece as regras do bilhete único. De acordo com as regras desse comitê gestor, o dinheiro da arrecadação da venda dos créditos é

distribuído para a SPTrans, o metrô, a CPTM e outras empresas de transporte sobre trilhos. O que a gente está vislumbrando aqui é passar uma parte dessas atividades já desenvolvidas hoje, inclusive com outros entes, para a iniciativa privada, mas a gente precisa deixar bem claro qual é o limite do escopo dessa parceria. Então, sobre uma preocupação de quem continuará fazendo pagamento para as operadoras de ônibus, a gente quer deixar claro que a SPTrans continuará fazendo isso. A política tarifária, todo o relacionamento com as operadoras de ônibus continuaria fora do escopo dessa parceria. O objetivo dessa concessão é o sistema de arrecadação centralizado, é viabilizar a arrecadação, a venda dos créditos para o transporte, numa forma única e centralizada, passando para o parceiro privado todas as responsabilidades, para ele manter todos os custos envolvidos com ótimos serviços que são prestados hoje, e ele se financiando com a exploração de novas receitas, com direito de explorar novas receitas e usos que a gente ainda não tem mapeados e que a iniciativa privada poderá nos ajudar a mapear.

A expectativa, para a Prefeitura, então, como a gente mostrar antes, é desonerar mais de 100 milhões de reais por ano, que são os custos envolvidos.

Além disso, a gente quer trazer uma maior agilidade para compra de créditos, também permitir outros usos para o sistema de transporte, com smartphones, cartões de crédito e débito, sendo algo opcional. O usuário poderá escolher se utilizará uma forma ou outra, porque a gente sabe que nem todo mundo tem acesso a smartphone, como foi levantado na última audiência.

O Bilhete Único também poderá ser utilizado para outras finalidades, poderá ter outros usos, que trará benefícios para a população. É isso que a gente quer explorar, a gente quer ver quais são as demandas da população que podem ser atendidas com o uso do Bilhete Único. E quais são os potenciais interessados em participar dessa parceria? Diversas instituições financeiras, operadoras de sistema de pagamento, empresas de tecnologia, ou empresas similares que se interessem em prestar esse serviço e desenvolver novos negócios

com a capilaridade do Bilhete Único.

A gente gostaria de ressaltar a importância da última audiência e da comunicação com a população e com os Vereadores, que nos fizeram refletir pontos muito importantes para o desenvolvimento desse projeto, e que a gente já queria dar um endereçamento para esclarecer as dúvidas que foram geradas.

Sobre a garantia de privacidade dos usuários, isso está fora de questão, todos os usuários terão todos os direitos preservados. Hoje há uma lei federal que regula as formas de compartilhamento de dados quando se contrata um serviço. Então, isso será observado, a gente tem essa preocupação e está ouvindo a população sobre esse tema.

Serviços opcionais podem ser recusados pelo usuário do transporte. Houve uma dúvida se o Bilhete Único ofereceria o serviço de cartão de crédito, mas se o usuário não quiser obter esse serviço ele poderá escolher e mantê-lo apenas como um serviço para transporte, como é hoje. Esses serviços adicionais podem trazer maior conveniência, mas é uma opção do usuário, é um serviço que pode, ou não, contratar.

Também não deverá ocorrer nenhuma cobrança adicional para a compra de créditos, pois a gente não quer que essa concessão encareça para o usuário. O nosso objetivo é que nos ajude a manter uma tarifa acessível aos usuários, com essa concessão.

A política tarifária está fora do escopo do serviço do parceiro privado. Hoje há uma série de regras, como isenção, gratuidades para idosos, gestantes, que são estabelecidas em outras leis e que serão mantidas. A gente não planeja passar nenhuma atribuição da definição do valor da tarifa de transporte para essa concessionária, apenas ela poderá definir a tarifa dos novos serviços que vierem a ser interessantes para a população, mas a tarifa de transporte não será definida pela concessionária, continuará sendo atribuição do poder público.

O setor privado não definirá o preço, ele definirá as regras do comitê gestor do Bilhete Único. Também como a gente já mencionou, o pagamento das empresas de ônibus continuará sendo feito pela SPTrans, como é hoje, e o acesso ao sistema de transporte

continuará podendo ser feito com o cartão e o usuário não precisará ter um smartphone ou uma tecnologia que não seja acessível a todos. A gente está tendo muito cuidado, para que o transporte possa continuar ser acessado com o cartão, não somente com uma tecnologia que não seja acessível a todos, para permitir que o Bilhete Único tenha uma capilaridade e seja acessível para toda a população, só melhorando o serviço prestado.

Vou passar a palavra ao Professor Alexandre. Agradeço a todos pela atenção.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange)** – Sr. Pacheco, para tirar uma dúvida de todos nós, se puder voltar à primeira apresentação, só para responder uma pergunta: na concessão que nós estamos fazendo, o que é desses percentuais que ficará com essa empresa? Primeiro, já sai de 6%, que a administração é dela. O que mais dessa pizza faria parte do processo?

**O SR. \_\_\_\_\_** - Hoje, por exemplo, temos aqui esses 18%, que é infraestrutura e insumos, que é emissão, confecção do cartão ou ter de pagar as empresas de tecnologia. Isso é algo que a empresa privada pode fazer com regras muito bem definidas no contrato, indicadores de desempenho, mas que podemos passar essa responsabilidade para a empresa privada.

Da mesma forma a comercialização de créditos hoje tem uma série de canais de venda, por exemplo, as lotéricas, bancas, farmácias que quando fazem a venda ficam com um pequeno fim da venda do crédito de transporte. Achamos que quem pode fazer a administração desses contratos com regras já estabelecidas, aumentando a oferta de locais para a venda de créditos, com regras preestabelecidas respeitadas num contrato de concessão. E regras estabelecidas pelo regulador, que é o Poder Público, a empresa contratada pode arcar com esse custeio também, por exemplo.

**O SR. SÉRGIO AVELLEDA** - Cumprimentar a todas e todos os presentes, mas muito especialmente as Vereadoras Sandra Mudalen, Janaína Lima; Vereador Mario Covas, Presidente desta Comissão de Constituição e Justiça; Vereadores Dalton Silvano, Isac Felix,

André Santos, Paulo Frange; meu colega Wilson Poit, Secretário de Parcerias e Desestatização; Eduardo Pacheco; Professor Alexandre Motonaga; meu Secretário Adjunto Irineu Gnecco, que compartilha comigo a tarefa de dirigir a Secretaria; Martinelli, Presidente da SPTrans e muito especialmente os técnicos da SPTrans e da São Paulo Negócios que vejo aqui presentes, colegas da Prefeitura todos nos apoiando, ajudando nessa tarefa de debater com a sociedade a concessão do sistema de bilhetagem do transporte público de São Paulo.

Vereador Mario Covas, muito obrigado pela oportunidade. É sempre oportuno o Poder Público ouvir a sociedade quando está prestes a dar um passo como esse. A oportunidade que V.Exa. concede ao Poder Executivo de debater e principalmente escutar e poder incorporar ideias, sugestões e críticas é singular.

Agradecemos e estamos aqui justamente para trazer uma visão nossa, mas fundamentalmente escutar e apreender o que for possível para aprimorar esse projeto.

Rapidamente quero dizer que na visão da Secretaria de Mobilidade e Transportes a concessão do sistema de bilhetagem é estratégica. Não é apenas uma economia e nem apenas uma tentativa de melhorar as contas da Prefeitura. Estamos aqui diante de uma tarefa hercúlea, São Paulo tem o maior sistema de ônibus do mundo. Nenhuma cidade do mundo tem 14.750 ônibus em circulação, que transportam diariamente 9,5 milhões de passageiros.

Some-se a isso um sistema de metrô que é um dos mais movimentados do mundo, com 4 milhões de passageiros por dia e mais um sistema de trens que tem 120 quilômetros na cidade de São Paulo e transporta 3 milhões de pessoas.

Ou seja, temos uma tarefa diária imensa que é dar mobilidade a uma Cidade que cresceu espraiando as moradias e concentrando o emprego e a renda, gerando uma demanda por mobilidade diária muito grande do ponto de vista da quantidade de pessoas e de distância.

O sistema de bilhetagem não é simplesmente um sistema de arrecadação. É também, mas é fundamentalmente um sistema estratégico de facilitação ou não do uso do transporte público. Quando implantado o Bilhete Único vivemos dentro do sistema sobre pneus

uma grande revolução no uso do transporte.

Quando o Prefeito José Serra e o então Governador Geraldo Alckmin assinaram um convênio que levou a tecnologia do bilhete único para os trilhos, para o sistema de trilhos, nós vivemos uma segunda revolução. O metrô naquela ocasião transportava dois milhões de passageiros por dia, hoje são quatro milhões e meio. Esse salto de crescimento se deve um pouco ao crescimento dos trilhos, mas em grande parte para unificação tarifária, pela integração tarifária e do modo de pagamento.

Quando falamos de meio de pagamento de bilhetagem, estamos falando do acesso ao sistema de transporte, da garantia da população acessar com facilidade ou com dificuldade o sistema de transporte. Nos dias atuais isso diz respeito à tecnologia fundamentalmente. As tecnologias que vão sendo incorporadas, hoje pela manhã estivemos no mobil lebel, nosso laboratório de aplicativos fazendo uma demonstração das star ups que estamos fomentando com ideias absolutamente novas e revolucionárias que podem ser incorporadas na mobilidade. Isso só se viabilizou, ideais novas revolucionárias porque tivemos na execução desta tarefa de manhã do mob lab, na apresentação de aplicativos e solução de software para a mobilidade empresas flexíveis, inteligentes e abertas às novas tecnologias.

Infelizmente, Vereador Paulo Frange, o regime jurídico que dita as ações do poder público no Brasil engessa o poder público. Não nos dá nem velocidade, nem flexibilidade para a incorporação de novas tecnologias. Dou um exemplo do próprio sistema do bilhete único de São Paulo. Esse sistema do ponto de vista tecnológico foi desenvolvido em 2003 e 2004 para gerenciar o sistema de bilhete único aqui em São Paulo.

Quero registrar a imensa competência dos técnicos da SPTrans, não é isso que está em jogo. Os técnicos da SPTrans têm um valor imenso, administram um sistema complexo difícil e, todo o dia pela manhã, quando os ônibus ligam, os bloqueios estão funcionando, os servidores est[ão] operando, os créditos estão sendo vendidos e processados.

Mas não conseguimos dar agilidade, precisamos atualizar esse sistema. Em 2011

fizeram um termo de referência para contratar um novo sistema. Em 2014 se assinou o contrato que tem licitação, publica edital, liminar, interrompe, volta aí contratamos claro a proposta mais barata. Em 2014 começa a execução contratual com previsão para 2016. Estamos já no segundo semestre de 2017. Não está pronto e oxalá fique pronto em 2018. Em 2018 teremos atualizado o nosso sistema com base num termo de referência de 2011. Alguém pode dizer: “então vamos começar de novo, vamos contratar outra empresa” e aí coloca mais cinco ou seis anos. nada que envolva tecnologia nos dias atuais pode suportar um regime jurídico como este. Nós não vamos dar conta, nós sempre estaremos correndo atrás do rabo porque a tecnologia é muito mais rápida que a lei de licitações permite que a gente seja. Por isso que eu falo que a concessão é estratégica. Quando não incorporamos as novas tecnologias, estamos perdendo oportunidade de melhorar a qualidade de transporte público, de melhorar a acessibilidade, a integração.

---

Imaginem quando as pessoas não precisarem mais ir a um posto da SPTrans tirar o seu título de acesso. Quando isso puder ser feito por um celular, por um totem como vi em Seul, um chaveirinho que paga ônibus, trem, metrô, táxi, aplicativo, cinema, lojas de conveniência, café, tudo num único instrumento tecnológico. Imaginem quando ficar fácil integrar outros municípios.

O cidadão hoje em Guarulhos que queira vir para São Paulo precisa ter um cartão para pagar o ônibus municipal de Guarulhos. Aí precisa usar outro cartão para usar o ônibus da MTU e quando chega em São Paulo precisa ter um terceiro cartão e uma terceira tarifa. O que nós estamos dizendo para esse cidadão: compre um moto, é mais fácil. Não temos opção do ponto de vista da decisão que tomamos, que é São Paulo é uma cidade do mundo, moderna, avançada e atualizada tecnologicamente. Se estamos de acordo com esses valores, a gestão tecnológica desse sistema tem que estar na mão do setor privado. Não há condição da manutenção, da atualização tecnológica sendo que o poder público, que, por exemplo, Vereador, cada vez que eu for atualizar eu preciso licitar. Ganha uma empresa diferente, vira

um Frankenstein, um módulo é da empresa x, outro módulo é da empresa y. Administrar isso fica impossível. Uma empresa privada contrataria sempre a melhor solução sob todas as perspectivas.

Para finalizar, pedindo desculpas pela extensão da minha fala, nós estamos perdendo oportunidades de ouro tanto do ponto de vista de geração de receita para o município, com também, de agregar serviços para o usuário do transporte. Uma das metas do Prefeito João Doria enviada à Câmara no Plano de Metas é aumentar a participação do transporte público na matriz do transporte de São Paulo, objetivo estratégico, diminuir o uso e transporte individual e aumentar o uso do transporte público. Se nós tivermos um sistema de bilhetagem mais moderno, mais convidativo, que agregue outros serviços e outros valores é mais um elemento estimulante para que as pessoas se transfiram do transporte individual para o transporte público. Por isso é uma alegria nossa estarmos aqui, trazermos a nossa visão, mas, fundamentalmente, aguardarmos ansiosamente ouvirmos e aprendermos com a contribuição dos Vereadores e da sociedade civil que aqui se faz presente para aprimorarmos o projeto e podermos dar à cidade de São Paulo um sistema de bilhetagem moderno, atualizado, que sirva aos interesses do cidadão e que possa melhorar o caixa e o orçamento do Município.

Muito obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Obrigado, Secretário Avelleda.

Passo a palavra ao Sr. Alexandre Motonaga.

**O SR. ALEXANDRE MOTONAGA** – Boa tarde a todos. Boa tarde, Srs. Vereadores. É um prazer estar aqui novamente nesta Casa para debater um tema tão importante. Pegando um gancho no que o Secretário Avelleda falou, vivemos uma nova revolução. Não se sabe exatamente o que vai acontecer no futuro. Nós temos, provavelmente, daqui a um tempo carros sem motoristas, teremos ônibus sem motoristas, então o futuro é alguma coisa a ser construída, e de uma forma muito rápida, como ele bem salientou.

Em função dessa mudança que se faz de minuto a minuto, rapidamente, é necessário que o sistema jurídico suporte isso. Uma das condições que me tem chamado a atenção é quando alguém alega que o atual projeto de lei é um cheque em branco. Não é. Existe um fundamento jurídico para esse atual modelo em função inclusive dessas mudanças que o setor privado pode vir a oferecer e contribuir.

Qual é a ideia das PPPs que funcionam no mundo todo? Inglaterra, Portugal, em todos os lugares. É que você vá ao privado, abra a ele a possibilidade de trazer novas inovações, trazer ideias, trazer tecnologia. Com base nessas contribuições, o poder público, que é o titular, não vai perder essa condição, vai e faz a licitação, prepara o modelo. Por isso que o modelo tradicional existente, no qual a modelagem era feita pelo poder público não funciona mais, porque a mudança é muito rápida.

Como disse bem o Secretário, os técnicos da São Paulo Transportes, que são supercompetentes, não estão acompanhando essa molecada que trabalha nas *startups*, que tem todo esse conhecimento. O mundo muda muito mais rápido. Então precisa abrir a eles, para que eles tragam as contribuições e, com base nelas, o poder público vá e estabeleça. O projeto de lei permite isso, a chamada às experiências, das inovações e que o poder privado traga para o poder público e faça a modelagem final.

Portanto, é o modelo que funciona. Querer que o técnico da Prefeitura, da São Paulo Transportes, ou de qualquer empresa estatal tenha todo conhecimento é uma coisa impossível. Quem está na ponta da inovação é o setor privado, é o mercado. E o mercado não necessariamente é ruim, como alguém pode tentar alegar. O mercado pode muito bem vir a compartilhar e ajudar a aprimoramento desse serviço público.

Como eu já falei no último encontro: o Poder Público continua como maestro, tá? E cada empresa privada é quem toca um determinado instrumento e ajuda o serviço público final a ser melhor. Qual é o objetivo? É que o munícipe, o usuário tenha um bom serviço; que ele possa carregar o seu cartão, que possa comprar bilhete em qualquer lugar. O que se tem é que

facilitar a vida do público. Esse é o objetivo, e o projeto, na modelagem atual, pode contribuir, sim. Claro, precisamos ver todos os funcionários, os servidores, o pessoal que tem experiência para que isso aconteça. Existe toda uma modelagem jurídica de PPPs nesse sentido: abrir para o particular para que ele traga suas experiências e ajude a melhorar o serviço público final.

Basicamente, para não me estender, essa é a minha colaboração. Desejo boa sorte a todos.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Obrigado. Quero pedir desculpas, pois acabei não anunciando a presença do Eduardo Pacheco, que inclusive já fez sua exposição; do José Carlos Martinelli, que é Presidente da SPTrans, e do Irineu Gnecco Filho, Secretário Adjunto da Secretaria de Mobilidade e Transporte. Muito obrigado a todos pela presença.

Antes de passar a palavra aos inscritos, quero fazer uma pergunta. Eu soube que em Londres foi feito um modelo parecido, tempos atrás, com muito sucesso; mas que, posteriormente, a administração municipal de lá resolveu reincorporar novamente o serviço. Não sei exatamente a razão, mas, aparentemente, seria porque os resultados foram tão interessantes que foi uma nova fonte de receita, e o município então se interessou por fazer novamente a administração. Pergunto se nesse modelo existe alguma possibilidade de, no futuro, caso isso venha a ocorrer aqui em São Paulo também, termos algum mecanismo para a retomada disso. Considerando todas as questões que o Secretário Avelleda colocou, num modelo futuro diferente do atual, e claro, evidente, que seja ágil, que seja fácil de tratar e cuja receita adicional que o privado venha a obter, que o Poder Público possa também tirar mais algum proveito além de desonerar nesse primeiro momento.

**O SR. EDUARDO PACHECO** – Acho que tem formas, na concessão, de a gente estabelecer. E, aliás, são bem tradicionais, principalmente em concessões que envolvem um componente de tecnologia ou que dificultem a gente prever daqui a 5 ou 10 anos como o serviço vai se desenvolver. Daí, a gente estabelecer um compartilhamento de receitas, por

exemplo. Então, à medida que o parceiro privado vai obtendo mais receitas, ou receitas acima daquelas esperadas, pode ser estabelecido no edital - a depender daquilo que seja viável nos estudos que estamos fazendo, de modelagem – um compartilhamento das receitas do parceiro privado para o Poder Público, para que possamos ir nos beneficiando daquelas receitas acima do esperado, dos novos serviços e toda inovação que não conseguimos vislumbrar agora, justamente porque tecnologia é um setor muito dinâmico, e não podemos correr o risco de perder alguma apropriação desses ganhos no futuro.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Perfeito. Mas o edital, imagino que seja lançado rapidamente. Então, é algo que vai ser estudado quando?

**O SR. WILSON POIT** – Eu gostaria de complementar. Respondendo assertivamente, não se trata de uma privatização. Privatização é quando nós vendemos para um terceiro, como vai ser o caso de Anhembi ou de Interlagos, por exemplo. Isso é uma concessão com tempo determinado. Ao final desse prazo, vai ser novamente concedido ou renovado o contrato, ou nós podemos reintegrar isso com os ganhos, respondendo exatamente à sua pergunta. Quer dizer, é uma concessão com tempo determinado. Logicamente que esse prazo será definido na licitação após o procedimento de manifestação de interesse, que é sempre regulado pela quantidade de investimento que o concessionário vencedor terá que fazer no sistema. Mas, ao final de “x” anos, nós temos uma nova decisão a tomar aqui.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – O.k. Muito obrigado.

Como há alguns Vereadores inscritos e algumas pessoas que manifestaram o interesse em falar, para agilizar o processo, vamos fazer da seguinte forma: fala um Vereador e uma pessoa que se inscreveu e, após essas duas manifestações, então os senhores darão as respostas. Assim a audiência ficará um pouco mais dinâmica.

Inicialmente, falará o Vereador Paulo Frange. Em seguida, Sr. Pedro Serrano.

**O SR. PAULO FRANGE** – Obrigado, Presidente. Saúdo todos os Secretários e técnicos presentes e os que participam do debate neste momento.

Do projeto que veio para esta Casa, do artigo 1º ao 14, constam apenas regras gerais para a desestatização. O artigo 15 muda a Lei 16.211, relativa à concessão de terminais e apresenta uma configuração e um debate absolutamente diferente de todo o projeto, já que envolve uma discussão sobre mudança de uma lei de 2015, que, além das concessões, estabelece regras claras para plano urbanístico, obras, perímetros, 30 anos de concessão para terminais, etc.

Agora temos uma nova situação na Lei de Zoneamento, com a qual conseguimos uma mudança histórica na legislação urbanística da Cidade. Esse diálogo foi feito aqui nesta Casa, inclusive com o pessoal do Metrô, com quem conseguimos conversar sobre trens, trilhos e terminais e conseguimos a autorização para o coeficiente de aproveitamento quatro vezes, sem limite de gabarito, valorizando, portanto, esse espaço público abandonado. É uma pena, porque em Cingapura, na Malásia, em Nova Iorque, no Japão, como tantos outros lugares, já utilizam isso há muito anos. A única experiência que temos com isso é a PPP, autorizada pelo Governador Geraldo Alckmin e que saiu logo em seguida, da concessão Brás, Bresser e Mooca, sete mil apartamentos sobre aquelas áreas.

Não temos nenhum outro precedente e nenhuma discussão e não foi tratado à luz de uma PIU – Projeto de Intervenção Urbana. Os demais agora, passam, razão pela qual esse projeto seguramente tem que ser votado com 37 votos.

Eu gostaria muito que houvesse uma audiência pública para tratar especificamente desse assunto, porque esse momento do projeto é talvez o mais importante e robusto de toda a parceria e debate nosso e está sendo deixado de lado, porque vamos fazer projeto de intervenção urbana e vamos mudar algumas situações urbanísticas locais. Pelo fato de ter que ser Habitação de Interesse Social, por se tratar de região central, nós precisamos dirigir a PPP ou a concessão para que alguém gere atividades construtivas nesses locais que sejam promotoras de emprego para quem não tem emprego, e educação, senão nós vamos começar a deixar a Cidade andar à luz de um mercado de investidores e não atendendo ao interesse

público.

É um preâmbulo que eu faço, Vereador Mario Covas. A Câmara nunca discutiu projeto de intervenção urbana, ainda mais dessa importância. Tinha que ter uma audiência pública importante como esta, inclusive com a Secretaria de Licenciamento e Desenvolvimento Urbano, porque é um assunto da maior importância, é relevante. Esse é um pedido que eu faço. Acho bastante interessante, até porque é novo para a gente.

Entrando no assunto bilhetagem, também é um assunto de que a Câmara nunca tratou, um assunto novo, moderno. O Secretário Avelleda deixou muito claro, a gente tem absoluta convicção de que vamos acelerar todo esse processo, vai facilitar, vai modernizar. Não tem mesmo como acompanhar nada disso.

Eu sou médico, sou da área da saúde. É raríssimo um hospital que hoje se mete a comprar equipamento de tomografia, de ressonância. Hoje se faz acordo direto com o fabricante e ele que atualiza ano a ano. Quando o equipamento está chegando ao Brasil já tem um modelo novo lá. As coisas estão andando muito depressa, não dá mesmo para esperar lei de licitação, não dá tempo nem de comprar na vida privada. Então nós temos absoluta certeza de que esse assunto é muito interessante.

Primeira dúvida: nós estamos economizando 100 milhões com um subsídio de três bilhões. Está certo que nós aprovamos a lei aqui para ter fundo de desenvolvimento social, mas eu gostaria muito que esse recurso estivesse exatamente nos ajudando a compensar esses três bilhões negativos que nós temos; e achar o máximo possível de receitas para que esse recurso seja reduzido.

Tem uma Adin no Distrito Federal que já deixa claro o seguinte: quanto a isenção e compensações, como não há controle quantitativo do número de utilizações gratuitas e estimativa do benefício da gratuidade que compõe o valor tarifa como custo que é arcado pelos demais usuários pagantes do serviço de transporte público local, esta compreensão contraria o princípio da modicidade tarifária e da dignidade da pessoa humana, pois exclui os que mais

necessitam do sistema de transporte público coletivo. Isenção deve ser custeada pelo poder público. Nós temos que assumir a isenção.

Aqui a nossa dúvida: como ficam todas essas gratuidades se nós vamos trabalhar com bilhete integrado em municípios não têm as mesmas leis de gratuidade que temos aqui, transporte de animais, idosos, deficientes? Enfim, como é que nós vamos... Aí vem a linguagem da informática: como é possível falar a mesma língua num bilhete eletrônico se tem leis diferentes nesses municípios? Como ficaria essa integração? Esta é uma preocupação.

Segundo: a capacidade instalada que tem hoje...

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Vereador, peço que agilize as perguntas, por favor, para dar oportunidade aos demais.

**O SR. PAULO FRANGE** – Sim.

Tudo isso que já está instalado, como isso vem para o sistema novo? Ou seja, quem indeniza o investimento que já está feito?

É muita pergunta, viu. Vereador Covas, eu não queria ter me metido a estudar esse assunto. Quando comecei a estudar, aí que eu fiquei com mais dúvidas. Só mais uma.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Vou fazer uma sugestão a Se V. Exa. me permitir, porque eu vejo que o questionário é grande mesmo.

Que a gente faça esse questionamento, por escrito, e que os Secretários possam depois que responder, e a gente tornará público na nossa próxima reunião da Comissão de Constituição e Justiça, caso assim a gente possa combinar.

Pode ser dessa forma, Secretários? (Pausa)

Obrigado.

**O SR. PAULO FRANGE** – Sr. Wilson Poit, eu não estava aqui em julho, mas vi a sua apresentação, nós temos todas as apresentações e toda a taquigrafia nós lemos.

Somos 14 milhões de cartões ativos. Como é que nós vamos fazer essa transição dos cartões que estão ativos para essa nova situação? E o tempo dessa concessão.

A nossa preocupação é: como é que nós vamos acompanhar os indicadores dessa qualidade dessa concessão? Ouvidoria e APP. Tá, mas isso vai ficar na mão da empresa ou, ao mesmo tempo, na mão deles e na nossa?

Nós precisamos avaliar como é que nós vamos acompanhar esses indicadores, para que a concessão possa, eventualmente, sofrer penalidade e ações etc. e, inclusive, renovações de contrato.

Obrigado, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Obrigado, Vereador. Desculpe-me a indelicadeza mas é que para que darmos oportunidade para todos que estão inscrevendo, para poderem questionar também.

Sr. Pedro Serrano, por favor.

Em seguida, eu vou passar a palavra para os senhores, para responderem.

**O SR. PEDRO SERRANO** – Boa tarde a todos. Queria agradecer o espaço de fala e saudar a iniciativa da realização da audiência pública.

Meu nome é Pedro Serrano. Sou membro da Assessoria da Vereadora Sâmia Bomfim que tinha uma agenda externa nesse horário e não pode comparecer, mas solicitou que nós fizéssemos o acompanhamento para poder debater com a sociedade e colocar um pouco, também, das ideias que a gente tem refletido em torno do PL 367 em conjunto que é objeto dessa audiência pública do dia de hoje e que nos preocupa muito por tratar a respeito de dados de milhões de usuários que usam transporte público na cidade de São Paulo e que podem ser vendidos sem que, em momento algum, tenha havido propriamente uma autorização da comercialização desses dados, o que envolve questões de privacidade e de dados cadastrais, entre outros elementos, sobre os quais deveria haver mais reflexão por parte da Câmara de Vereadores antes de aprovar e dar o aval para Prefeito levar adiante esse projeto.

De maneira conjunta, nós temos uma posição crítica em relação ao PL 367.

Nós acreditamos que o que está por trás dele é uma concepção de cidade que desvaloriza os bens comuns e o caráter público dos serviços e dos bens da cidade para fortalecer o peso da iniciativa privada.

O que tem muito a ver com o círculo de relações, de amizades, de construção política e empresarial do próprio Prefeito que está a frente, atualmente, da gestão Prefeitura de São Paulo. A gente acha que também é um projeto que, por enquanto, carece, quase que completamente, de um debate real com a sociedade sobre os bens e serviços que estão na iminência de serem alienados, de serem concedidos, de serem privatizados, numa palavra síntese.

A nosso ver, não é possível que uma descaracterização tão profunda da conformação da cidade da forma como ela é hoje possa ser alguns meses com a realização de audiências públicas, que são muito importantes, mas que, a nosso ver, são insuficientes para a magnitude das mudanças que estão postas como uma possibilidade.

Por conta disso, a Vereadora e o nosso mandato protocolaram um Projeto de Decreto Legislativo - não fomos, inclusive, o único mandato que entraram com essa iniciativa, mas somos um dos mandatos que entraram com essa iniciativa, propondo que se torne uma regra na cidade de São Paulo a realização de plebiscito popular para os casos de proposta tanto de concessão como de alienação de bens e de serviços na cidade.

A nosso ver, embora o papel dos Vereadores seja muito importante, esses assuntos não devem apenas aos 55 Vereadores da Casa nem, muito menos, pode ser uma prerrogativa que o Prefeito possua de atuação, simplesmente, por ter sido eleito, no ano passado, com uma votação expressiva.

A gente acredita que são temas de interesse social que alteram profundamente o cotidiano da vida dos cidadãos na Cidade e portanto a população exercendo a soberania popular deveria ser chamada a decidir sobre o conjunto desses casos e não tomar a decisão de dar um cheque em branco para a Prefeitura. Essa é a contribuição que o mandato da

Vereadora Sâmia Bomfim gostaria de trazer e dizer que o nosso gabinete está permanentemente aberto aos movimentos sociais aos setores que querem nos procurar para apresentar as demandas e debater esses projetos e para poder fazer uma mobilização contra a venda da cidade de São Paulo. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Com a palavra o Secretário Wilson Poit? Qualquer um dos dois.

**O SR. SERGIO AVELLEDA** – Agradeço as três intervenções dos Vereadores Mario Covas Neto, Paulo Frange e do Pedro Serrano, assessor da Vereadora Sâmia Bomfim.

Eu vou responder as duas questões das quatro feitas pelo Vereador Paulo Frange. A regra de integração, quanto mais moderno for o sistema, mais parâmetros eu posso colocar e portanto mais díspares podem ser as legislações locais. Quanto mais tecnologia eu tiver, mais eu serei rápido e seguro em incorporar módulos de leitura de regras diferenciados. São Paulo, capital, e o Estado de São Paulo têm regras desde 2006, de concessão de gratuidade, de créditos de viagens e o bilhete único dá conta de separar essas regras com toda tranquilidade. Esse não é um obstáculo.

E a segunda questão que o senhor fez sobre a transição dos cartões, esse é um desafio que vamos viver, independente da concessão, atualizado o atual sistema, boa parte da base de cartões terá de ser trocada pela nova tecnologia. Isso se faz com evolução paulatina com estratégia logística de envio da nova tecnologia, de distribuição da nova tecnologia para os usuários. Você não pode fazer isso de uma vez só porque não temos estrutura. Se necessitar da presença física do usuário para troca do título, se for de um cartão para outro cartão. Evidentemente, o edital vai prever essa regra de transição. O concessionário assumirá o atual sistema, o sistema que estiver em vigor e terá um período para fazer a transição para novas tecnologias com regras para evitar qualquer tipo de transtorno aos usuários.

As outras duas perguntas, eu acho que a SP Negócios e o Sr. Wilson Poit podem responder com mais propriedade.

**O SR. WILSON POIT** – Isso, agradeço as perguntas. Vereador, quanto à audiência pública dos terminais de ônibus me parece que já está agendado, parece que um outro dia como esse, com maior prazer e quantas vezes forem necessários, acredito na grande importância disso. Acredito que será um projeto realmente transformador. Cidades modernas no mundo não têm mais terminais térreos sem nenhuma construção sobre eles. Temos áreas muito nobres em nossa cidade, em diversos bairros, com vocações diferentes, seja para habitação, shopping popular, como poderia ser o Parque Dom Pedro, seja para todas terem creches. Então, acho que é um projeto com bastante interesse e será objeto de uma audiência pública, se não me engano está na agenda da Câmara.

Quanto à compensação do sistema de transportes pelos rendimentos pelos rendimentos desta concessão do bilhete único, está previsto na lei aprovada na Casa que o dinheiro vai se destinar às prioridades da Cidade. E uma das prioridades, além de saúde, educação, habitação, assistência social e segurança é sim mobilidade. Estamos tranquilos quanto a isso, já foi uma observação inclusive do Presidente da Casa na sessão anterior.

Quanto ao tempo de concessão dessa bilhetagem, pretendemos muito em breve, ainda neste mês, colocar no mercado um procedimento de manifestação de interesse visando quais são as receitas acessórias possíveis. Sempre falamos em cartão de crédito, em cartão de benefícios, como disse o Secretário Aveleda, dá para pagar ou usar como meio de pagamento, mas existem no mundo e muda muito rápido e várias cidades estão fazendo isso.

Então pretendemos consultar também, deixar o setor privado colocar na mesa uma série de opções para que, depois, vamos construir juntos o modelo e lembrando sempre que todos os capítulos, todos os itens deste PL 367 serão objeto de licitação depois da publicação de um edital, quando novamente teremos audiências públicas e contribuições da população.

Então, a avaliação desse sistema, também hoje muito possível pela própria SPTrans, como parte de uma agência reguladora municipal que deveremos ter muito enxuta, mas SPTrans, como disse o Secretário Aveleda, com todo o expertise que tem e com a

tecnologia disponível hoje em celulares, em aplicativos, já para se avaliar instantaneamente o serviço, vai constar do edital não só punições para o concessionário, como benefícios e um possível novo contrato.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Muito obrigado, Secretário.

Fica a sugestão de depois encaminhar por escrito e na próxima reunião da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa podemos levar ao conhecimento dos Vereadores da Comissão e aos demais Vereadores sobre as perguntas elaboradas.

**O SR. \_\_\_\_\_** – Se me permite, só para aproveitar o Sr. Pedro Serrano que fez uso da palavra. Eu discordo da necessidade de um plebiscito, lembrando que o Prefeito João Doria foi eleito com 53% dos votos desta Cidade e o Prefeito João Doria disse desde o primeiro dia ou desde quando tinha 3% nas pesquisas que ganhando a eleição, promoveria o maior pacote de desestatização municipal já visto e o que está sendo inclusive copiado já por outras cidades. Até antes da aprovação alguns PMs publicados já saíram em outras cidades tanto para parques como para outros equipamentos.

A questão do cheque em branco tão falado e já tanto discutido aqui. Já acordamos com a Casa a divisão, fatiamos em seis projetos de lei e lembramos que o nosso projeto inspirado no Plano Nacional de Desestatização, esse aqui muito mais específico, aquele bastante genérico em que o Executivo pode incluir equipamentos a serem privatizados ou concessionados por decreto. Aqui não, trouxemos uma lista já para esta Casa e já é objeto de todos os projetos de lei dos três que já estão aqui e dos três que virão.

Então, nós temos um Plano Municipal muito mais específico, menos genérico e o nosso cheque é nominal. Não é um cheque em branco. Ele já tem destino certo com as prioridades desta administração. Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Passamos então a palavra ao Vereador Dalton Silvano.

**O SR. DALTON SILVANO** - Presidente dessa comissão, cumprimento V.Exa. e os

demais Vereadores, os Secretários e demais membros da Mesa.

O Secretário Wilson Poit economizou minha fala com relação ao plebiscito, tema popular. Posso falar tranquilamente eu que vivi partido de esquerda. Sou de um dos primeiros partidos, e estou há 20 anos na Câmara, que fez a primeira concessão. A primeira concessão dos ônibus com relação aos concessionários, aos permissionários que levou há época e hoje há um caos e um subsídio de 3 bilhões de reais. Nós estamos com esse problema agora. E mais, eu vivi: quando foi entregue o Bilhete Único, e aqui não me permito falar quem entregou o Bilhete Único, não definiram o valor de quanto ficava para o permissionário, para o concessionário e para o sistema, motivo pelo qual deu essa defasagem. Agora, as pessoas ou fazem por má-fé ou precisam estudar melhor até para saber o que é privatização ou concessão porque na hora em que se escreve, o papel aceita tudo.

Só pra dizer, as pessoas que são contra o projeto – sou a favor, vou defender – até porque não precisamos de nenhum plebiscito, isso já foi definido nas urnas, também não se trata de cheque em branco. Esse é um discurso surrado, da oposição que é contra. Então em vez de contribuir com propostas concretas para aprimorar o texto, vem aquele discurso que conheço de muitos e muitos anos: cheque em branco, vão vender a cidade... Com isso estou acostumado. Então não se impressionem com esse discurso.

Por exemplo, o Anhembi vai ser privatizado, o Anhembi – SPTuris dá prejuízo, está servindo à população, ao mais pobre, ao mais humilde? Claro que não! Então tem de chegar e dizer, vai ser privatizado, ser sincero, ser honesto. Interlagos, eu não gosto de autódromo, nem vou, e são 50 milhões de subsídios ao ano. Vamos apoiar? Acho que os mais pobres vão lá? Claro, não. Mas a esquerda mais radical, que quer substituir os espaços da esquerda deteriorada, não quer que se privatize Interlagos. E os imóveis, os imóveis abandonados, que podem ser invadidos, sujeitos à invasões, claro, os IPTUs não são pagos, essa coisa toda, vão ser privatizados os imóveis. E esses recursos podem ir para o Fundo Municipal Imobiliário e então construir mais casas.

Queria fazer esse registro, não ia entrar por aí, mas o projeto está bem claro. E nós, Vereadores, sabem o que temos de fazer? Criar um texto transparente, limpo, claro para que tudo que foi dito, é desonerar o sistema, permitir o acesso ao transporte por cartão-aplicativo, para melhorar o acesso ao transporte coletivo, para que esse texto possa ficar claro, transparente. Na última audiência pública aqueles que falaram em nome de Vereadores e Vereadoras, quase eu não vi, não compareceram aqui na última audiência sobre o assunto. E estão aqui Ricardo Nunes, Senival Moura, que falaram de questões importantes, que estão aqui registradas e servindo de subsídio pra construir o texto.

O Vereador Milton Leite, a quem quero parabenizar, falou sobre a tarifa, quem vai cuidar do reajuste da tarifa é a Prefeitura, quem vai cuidar é a Prefeitura. Agora, nós precisamos ter um texto de lei que nos permita fiscalizar com transparência, inclusive às receitas adicionais que vamos ter para aprimorar o sistema.

Quero lhes dizer o seguinte: vamos fazer propostas concretas porque ouvi Vereadores, Colegas fazendo discurso – eu não ia entrar nesse tema – e queria dizer que inicialmente, imediatamente temos de construir um substitutivo escrevendo aquilo que foi dito, que deve estar numa forma de proposta, de conceito. Se o texto for mal escrito, obviamente haverá problemas de interpretação. Temos de ampliar, de garantir os benefícios do usuário, esse é o contexto. Aí o meu Colega, Vereador Paulo Frange, diz: será que 103 milhões de economia é pouco? Não se trata disso, de repente, em cima de 3 bilhões, até pode ser pouco, mas o que vai valer mais e é difícil de mensurar são os benefícios ao usuário para terem acesso ao novo sistema informatizado.

Queria dizer que a minha proposta, Secretário, é que possamos construir um texto, eu diria, com todas as propostas, mas com clareza. Quando nós, Vereadores, quando conversamos, e não é que não haja clareza, mas eventualmente separar as especificidades dos sacolões, já discutido em audiência pública; a questão da bilhetagem, dos parques.

Na verdade, o que se pretende é que o Estado, que o Município tem de cuidar das

políticas públicas, como: Saúde, Educação, Transporte, Mobilidade e Segurança.

É isso aí.

Era isso que eu queria falar.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Tem a palavra o Sr. Rafael Calabria – IDEC.

**O SR. RAFAEL CALABRIA** – Boa tarde, estou representando a Mobilidade Urbana do Instituto de Defesa do Consumidor – IDEC.

Queria agradecer ao Vereador Paulo Frange. Eu tinha pautado nas audiências passadas a necessidade da discussão dos terminais, que têm dispositivos bem complicados na lei, e não está previsto porque ele está no anexo 1 e não no artigo 15, como você falou. E como a discussão se proliferou quando da minha relativa ao PL tratou do subsídio, queria fazer a sua defesa dele.

Embora seja um gasto muito grande, são três bilhões, mas não tem que ficar atacando subsídio como se fosse um gasto, um erro. Ele é uma busca da diminuição tarifária pra garantir às pessoas acesso ao transporte, que é bastante caro. Temos de começar a discutir como pagar essa conta e não tentar reduzir custo do sistema de transporte, etc. Ele é para tentar então trazer qualidade, que é um resultado. Temos então de buscar nas discussões federais, como na Cide ou outras coisas, que a política nacional de mobilidade urbana lista pra tentar bancar o subsídio em outras fontes, aí sim desonerando o cofre, mas não tentando diminuir a qualidade do sistema, não criticando o subsídio como se fosse um erro. Ele é uma busca para multiplicar as condições tarifárias.

Sobre o PL, a gente tem bastante preocupado devido a forma como foi apresentado e atropelado aqui na Casa, como foi aprovado um texto – como já foi dito – texto que não tem nada do que foi discutido, um texto bastante liberal tratando de um assunto muito perigoso que é a bilhetagem. Um ponto em que o IDEC pontua, e que um colega que trata de produção de

dados pessoais cita, é a privacidade, e o texto está bastante simples quanto à privacidade dos dados.

Há um projeto de lei federal construído depois de muita discussão com técnicos da área, que está na pauta da Câmara Federal, com vários dispositivos que podem, que devem ser acoplados à lei para garantir privacidade. E na outra ponta há uma especificidade, no Bilhete Único, a SPtrans precisa ter acesso aos dados para que use os dados como método de planejamento do sistema. Então precisa formar uma arquitetura de dados muito precisa, que hoje é facilitada pelo bilhete estar na mão da SPTrans. Com a concessão vai complicar o sistema, é preciso ver como proteger os dados e como permitir que a SPTrans planeje o sistema, como hoje o faz cotidianamente.

Quanto ao que foi dito sobre a conta dos bilhetes, é fundamental que esteja na mão da SPTrans. Foi falado muito mal aqui do Bilhete São Paulo, enfim, criticaram, bilhetes com problemas, mas São Paulo é das poucas capitais do Brasil, aliás, é a única capital do Brasil que ainda tem o bilhete nas mãos da empresa pública, o que dá muita vantagem em relação a outras cidades do Brasil que enfrentam problemas, como é o caso do Rio. O Rio está com o bilhete judicializado por ter sido privatizado de forma malfeita. Isso criou muitos problemas para o Rio, o dinheiro não está na mão da Prefeitura, o que gera bastante problema pra administração pública controlar o sistema.

Por fim um foco que para o IDEC é fundamental, e que não está claro na lei, é não só tornar mais tecnológico, mas todo mundo que usa o sistema sabe que há falta de acesso ao sistema do bilhete. A rede de atendimento, inclusive em todas as cidades em que o sistema está privatizado no Brasil, essa é uma das principais reclamações. Não é privatizar que vai resolver, é preciso ser demonstrado como será feito. É como aumentar a rede de atendimento ao usuário pra ter acesso ao bilhete, mas temos quase 10% de pessoas que não pagam com bilhete, usuários não frequentes que não têm acesso ao bilhete porque os postos de venda são pequenos, é difícil; na periferia principalmente, o que gera também a fraude, como foi falado.

Então, isso não é uma coisa natural de privatização. Precisa ser dito como vai ser melhorado o acesso aos usuários do sistema de bilhetagem.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Obrigado, passo diretamente a palavra ao Vereador... Secretário, desculpe, toda hora o chamo de Vereador, desculpe, Secretário Avelleda.

**O SR. SÉRGIO AVELLEDA** – Não precisa pedir desculpa, é uma honra, só nos faltam muitos votos, milhares de votos.

**O SR. PAULO FRANGE** – Indo para o Ministério dos Transportes vai ficar melhor, com certeza.

**O SR. SÉRGIO AVELLEDA** – Pelo amor de Deus. Eu queria agradecer as intervenções do Vereador Dalton Silvano e do Rafael Calabria. Vereador Dalton Silvano, eu particularmente concordo com tudo o que foi dito e queria só usar alguns poucos exemplos. Há 20 anos atrás, o Governo Federal decidiu privatizar a Companhia Vale do Rio Doce.

A Vale do Rio Doce tem pago para a União em imposto de renda mais do que a vida toda ela pagou em lucros para a União. É um exemplo de eficiência, é uma das maiores mineradoras do mundo, com investimentos fora do país.

Outro exemplo é a Embraer. Privatizada também, é a responsável pela maior exportação de não *commodities* da balança de exportação brasileira. Se ela fosse pública, tivesse que comprar componentes de avião pela Lei 8.666 seguramente a gente estaria fabricando bandeirantes e navajos e não os Embraer 190, que estão circulando no mundo todo.

Essa não é uma questão ideológica. Essa é uma questão que precisa ser olhada como oportunidade e pragmatismo. E principalmente – aí eu quero já entrar na fala do colega Rafael Calabria, que com muita precisão cirúrgica foi em pontos fundamentais com os quais compactuamos as mesmas preocupações – nós queremos garantir uma arquitetura de dados que garanta amplo acesso da SPTrans a todas as informações de viagem. Isso constará no

edital e no contrato, não tenha dúvida, vai ser um instrumento estratégico de planejamento e de transporte público, que aí sim compete ao Poder Público fazer. Aí sim é competência nossa, isso nós sabemos fazer, devemos fazer com olhar público e esses dados seguramente a SPTrans e as agências reguladoras do Município terão pleno acesso.

O exemplo que ele traz do Rio de Janeiro é um exemplo do qual queremos nos distanciar. Rio de Janeiro fez a privatização do seu bilhete sem licitação, sem audiência pública que estamos fazendo aqui, sem o debate com a sociedade que estamos fazendo aqui.

Nós estamos fazendo da maneira, a nosso ver, do ponto de vista de *compliance* e transparência no mais alto nível, *standard*, discutindo com a sociedade edital, licitação, concorrência pública, controle pela sociedade, não tem cheque em branco. Como cheque em branco?

Qualquer licitação que a gente vai fazer é controlada pela Câmara, Tribunal de Contas do Município, Ministério Público, ação popular. Não existe cheque em branco para a Administração. Não tem nada mais controlado do que nós, não é, Secretário Wilson Poit? Temos a sociedade toda, a imprensa livre, controlando, apontando os erros e nos corrigindo o tempo todo.

Falta da rede de atendimento? Um dos objetivos, Rafael, é exatamente, será obrigação do concessionário ampliar a rede, capilarizar a rede de distribuição do bilhete e esperamos que a próxima tecnologia nem bilhete tenha. Todos sabem, acabei de estar com o Prefeito João Doria na China visitando exatamente tecnologia de transporte. Cartão de crédito na China já é coisa superada. Vereadora Janaína, lá se paga com *whatsapp* chinês, eu não me lembro o nome, mas é um aplicativo, se aproxima do caixa do comerciante, manda um *whatsapp* para o comerciante e está paga a conta que você consumiu. Nós estamos vivendo uma fase de transição, o cartão irá desaparecer.

Agora, nós só conseguiremos fazê-lo desaparecer para incorporar uma nova tecnologia, e eu digo isso lamentando, porque como administrador público eu queria ter

ferramentas para ser ágil, criativo, flexível, comprar melhor, mas não tem, não vou ter. A estrutura jurídica brasileira, desde a sua raiz constitucional, é uma estrutura de controle, de engessamento da administração pública.

O Rafael disse que 10% não pagam com cartão, pagam com dinheiro. Quero corrigir, os números que temos, Rafael, é de 6% hoje de usuários que não usam o cartão. Precisamos reduzir esse número, porque desses 6%, 0,5% é turista; 5,5% é gente que esquece de carregar, esquece o cartão. Pessoas que com o mínimo de disciplina, como Campinas eliminou. Campinas não há transação em dinheiro nos ônibus. Só cartão. Isso é possível fazer. Aliás, as cidades europeias, o meio de pagamento, normalmente é um pré-pago que você com um título de cartão, qualquer cidade costuma ser assim. Então Rafael suas preocupações são as nossas. São muito bem vindas. Estão registradas e vamos incorporá-las nas regras da licitação. Muito obrigado.

---

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Com a palavra o Sr. Alexandre.

**O SR. ALEXANDRE** – Apenas uma rápida reflexão a essa questão da privatização que eu falei em outra audiência, a diferença entre o estatal e o público. Não necessariamente tudo que é estatal é público. Exemplo Interlagos que já foi falado pelo nobre Vereador. Quem frequenta Interlagos? A Elite. O morador da Vila Sônia e outros bairros, frequentam? Não! portanto, apesar de ser estatal, não atende o público. Por outro lado temos entidades privadas que geram benefícios ao público, colocar aqui, Fundação Getúlio Vargas, que gera os índices, GPM etc... dá consultoria, ensino, etc., etc. Não necessariamente o que é estatal está atendendo ao público. Esse é o ponto a ser levantado, é uma reflexão que convido todos a fazerem. Diversas empresas prestam serviços que tem natureza pública apesar de objetivar lucros, o cotidiano acontece por causa das empresas, a água está aqui porque alguém fabricou, não! Trouxe a água. O copo está aqui porque alguém fabricou. Acabou a audiência, vocês vão tomar cerveja, tem a Ambev que fez a cerveja. Tem alguém que fez as mesas que as pessoas estão lá. O cotidiano acontece, agiliza por causa da empresa privada. Essa é uma

realidade da vida. Aí podemos utilizar de forma potencial essa situação das empresas, sua própria agilidade para vir auxiliar o poder público. Auxiliar significa manter a gestão de fato nas mãos do Poder Público, essa é uma reflexão importante, que gostaria de sugerir, que todos pensassem, ai quebrar alguns paradigmas em relação a isso. Em função da fala do Paulo Cerrado, convida-lo a pensar um pouquinho nesse sentido da importância disso. De não ter essa dicotomia automática, o que é o privado é ruim. Não. Não necessariamente. Ele pode vir. Em questão dos dados, todo mundo tem e-mail, tem Facebook, coloca seus dados uma empresa americana que ganha muito dinheiro, que tem ações na bolsa de Nova York. Ela tem esses dados, porque a Prefeitura do Município de São Paulo não pode ter? Que é um poder publico controlado, como disse o Secretário, pelo TCM, e pelo Ministério Publico, pela Prefeitura. Então vamos refletir um pouco mais. Essas grandes corporações de Internet, hoje em dia, tem informações nossas, que a gente nunca imagina que são compartilhadas sem o nosso controle. Vamos aí acordar um pouco, abrir o olhos para essa nova realidade. Apenas um convite a uma reflexão.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Com a palavra a nobre Vereadora Edir Sales.

**A SRA. EDIR SALES** – Gostaria de cumprimentar todos os presentes. realmente as pessoas que se preocupam com a mobilidade na Cidade de São Paulo, e quero agradecer a presença do nosso querido Secretário, tem feito um trabalho muito importante na Secretaria de Mobilidade e Transporte, Sergio Avelleda, cumprimentar o Presidente da SPtrans, José Martinelli; o Diretor da SPParcerias Eduardo Pacheco; o Secretário de desestatização e Prof. Alexandre as FGV.

O que eu gostaria de lembrar aqui, é que há três anos fui relatora da CPI dos Transportes. Lembro-me que naquela época quando fui, por exemplo, relatora, nós já tínhamos indicado, em nosso relatório, o fim e demos a sugestão, da modernização. Integralização e a união dos sistemas metropolitanos da bilhetagem eletrônica.

Eu me lembro que ali dizíamos que haveria menos custos. Então, eu tenho certeza de que, com essa mudança agora da bilhetagem, realmente nós teremos menos custos e mais vantagens para a cidade de São Paulo, principalmente para os usuários, que são muitos. Hoje há muito mais usuários, por exemplo, do transporte coletivo do que pessoas que têm carros. Então, eu acho isso muito importante, e quero aqui parabenizar a transparência do nosso querido Prefeito Doria, deste Governo. Realmente já fizemos aqui na Câmara... Eu quero agradecer o Sr. Doria e quero agradecer os Vereadores das comissões de ADM e de Justiça, e o nosso querido Presidente Mario Covas Neto, que tem feito um brilhante trabalho à frente da Comissão de Justiça.

Esse sistema, com certeza, será muito mais beneficente para a cidade de São Paulo. Queria saudar todos que estão aqui, todos os nossos queridos representantes deste nosso Governo, do Sr. João Doria.

---

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Tem a palavra o Sr. Eduardo Merege.

**O SR. EDUARDO MEREGE** – Eu queria parabenizar também, porque São Paulo é uma cidade que está falida em termos de gestão em todas as áreas, principalmente em Transporte e Saneamento. O Estado realmente não cuidou bem dessa área, mas eu vim aqui mais na fala do Sr. Sérgio, que comenta que o Sr. Prefeito estaria numa situação de colocar valorização do transporte coletivo, em detrimento ao individual. Eu pediria que fosse feita uma distinção entre o individual, porque assim que a gente levanta da cama, a gente é pedestre, e ir até o ponto de ônibus também é pedestre. Então, o primeiro movimento feito pelo ser humano é pedestre. O ciclista também é individual. Então, o que eu pediria é que, na hora de fazer essa divisão entre o coletivo e o individual, nós tivéssemos uma classificação desse individual também, porque países modernos estão não jogando para o coletivo, mas sim colocando na bicicleta e no pedestre. Aí eu também gostaria de lembrar que o Bradesco, na ciclofaixa, tem uma concessão no espaço público. Em São Paulo, há o Zoológico e o Jardim Botânico jogados. Não se chega a pé ou de bicicleta, só se chega de automóvel ou ônibus, que vem do

metrô Jabaquara. Fala-se em incentivo de trabalho. Há a estação São Judas, que poderia ter um *boulevard*, uma ciclovia atravessando a Avenida Jabaquara por baixo, ligando o subsolo de São Judas, o metrô de São Judas, que é o metrô mais pobre de São Paulo, em termos de estação.

Aí vem no fato do Sr. Paulo Fiorilo, que é incentivar o emprego. Por que não fazer em São Judas? Por que São Judas tem que ser um bairro pobre? Por que tem que sempre lá remetido a um monte de gente jogada? Religião não se baseia em pobreza. Aquilo permaneceu engessado. Foram valorizar a Cidade lá embaixo, a uma quadra do Rio Pinheiros, e querem despoluir os Rios Pinheiros e Tietê, desconsiderando o que chega nele. Então, é uma Cidade que está viciada em manutenção. Eu queria saber quanto se gasta em manutenção em São Paulo por ano. Eu trocava todos os equipamentos de sinalização com esse dinheiro que é utilizado. Então, não se tem feito boa gestão. Então, esse projeto é fundamental para São Paulo. Ele tem que existir, para que a gente possa sobreviver. São Paulo não sobrevive mais em saneamento. O Plano Diretor é claro: Ele não mistura água de chuva com água de esgoto em cinco capítulos e o que a Sabesp faz aí fora? E ainda cobra 50% de esgoto na água. Tem que haver uma modernidade porque nós estamos contaminados.

E vamos fazer a ciclovia até o Jardim Botânico. Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Muito obrigado. Secretários querem fazer alguma consideração?

**O SR. \_\_\_\_\_** - Agradecer as palavras da Vereadora Edir Sales sempre combativa e atenta aos debates da Cidade e ao apoio que ela expressou às iniciativas da Administração Municipal do Poder Executivo.

Eduardo, perfeita sua colocação. Eu deveria ter feito a distinção e faço agora provocado e lhe agradeço pela provocação muito bem vinda. Nós também colocamos no Plano de Metas aumentar a participação da mobilidade ativa sobre o transporte individual motorizado. Você tem razão, quando falamos em transporte individual, não podemos tratar de forma

idêntica o uso do automóvel com o uso de mobilidade ativa, que só traz externalidades positivas e incorporamos também a meta de aumento da participação da mobilidade ativa, ou seja, o caminhar e as bicicletas na matriz de transportes de São Paulo. Você foi preciso nessa sua observação.

Muito boa ideia - está anotada - de uma conexão de uma ciclofaixa de lazer no domingo conectando - se possível já vou pedir para estudar e conversarmos com Bradesco para, quem sabe, conseguimos ampliar essa possibilidade. Esta não é uma gestão diretamente da nossa Secretaria, é uma gestão mais da Secretaria de Esporte as ciclofaixas de lazer, mas eu vou conversar com o Secretário Jorge Damião. Não posso dizer se isso é viável ou não sem fazer um estudo, mas agradeço as duas observações.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Obrigado. Tem a palavra Vereadora Sandra Tadeu. Em seguida, o Sr. Antônio Pedro, da Facesp, que é o Fórum de Defesa da Cidade.

**A SRA. SANDRA TADEU** - Boa tarde a todos. Boa tarde ao Presidente Mario Covas e a todos os membros da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, aos nobres Vereadores, ao Secretário Sérgio Avelleda e todos os presentes.

O Secretário Ponte disse que o tempo de contrato vai ser resolvido após o custo de quanto vai se gastar quem ficar nessa concessão. Temos experiências muito ruins na Casa com esses contratos de 30 anos. É contrato de lixo, é contrato de ônibus e a gente sabe só de ônibus nós já temos, segundo o Tribunal de Contas - que demora e devíamos até ter uma tecnologia melhor porque demoram 10 anos para avaliar um contrato -, de 2007 é quase dois bilhões que as empresas de ônibus devem a Prefeitura. Então, eu queria dizer ao senhor que nós não podemos depender do custo de quanto vai valer essa concessão, mas nós temos que ter um prazo fixado independente do custo porque nessas empresas de ônibus até hoje não tem nem 10%, se não me falha a memória, dessa frota renovada. Agora, alguns ônibus têm ar condicionado, mas a gente sempre recebe queixa dos usuários da péssima qualidade do nosso

transporte.

Então, pela experiência que eu tenho tido já nessa minha terceira Legislatura é que tudo tem que estar muito escrito. Tenho que concordar que hoje já deveria estar na nossa mão os projetos, os substitutivos, para que a gente pudesse discutir porque eu também acho, como o Sr. Prefeito quer acelerar, São Paulo tem de acelerar, só que eu digo para os dois Secretários que aí estão, talvez saia muito rápido dessa Casa, mas isso lá na frente vai parar em algum lugar, pode ter certeza. Ou vai parar lá na grande tecnologia do Tribunal de Contas – que é uma agilidade enorme – ou vai parar lá no Ministério Público, ou vai acabar indo para o Tribunal de Justiça. E, com isso, muitas vezes, se perde quase um ano.

Então o que peço é que nós temos de ter dentro desses projetos mais, algo mais do que foi exposto a nós. E o tempo dos contratos, temos de saber. Nós votamos aqui, desse mobiliário urbano, porque em 30 anos – que eu apesar de ter votado, sou contra, porque em 30 anos a Cidade muda - tudo muda muito rápido. Foi a questão do mobiliário urbano, dos pontos de ônibus, então eu acho que isso é uma questão que tem de ser reavaliada dentro desses contratos, para que nós não erramos.

Segundo, tecnologia, para falar nesse país, é muito complicado, porque vai no banco, chega lá para tirar o seu dinheiro e ouve: “Ah, o sistema caiu”, então, se vamos pensar nessa agilidade tecnológica, no Brasil é algo complicado. Eu também já fui conhecer o sistema na China, há dois anos atrás, o sistema todinho de transporte, tanto de metrô quanto dos aeroportos, dos portos. Lá, há 20 anos atrás quando fui não havia nada, e agora, há dois anos, quando fui, São Paulo já tinha metrô, mas só em Xangai é mais de 480 quilômetros de metrô que interliga tudo. É algo fantástico. Mas o sistema político e as leis são outras.

E como o senhor disse também aí as nossas leis são difíceis. Então o que eu queria dizer ao senhor é que nós, infelizmente, vamos ter de nos adequar nessas leis que temos, para não poder demorar mais para que as coisas aconteçam, porque eu também quero que as coisas aconteçam. Então, isso do prazo tem de estar nesses contratos, não posso por

numa concessão porque vou esperar o quanto vai custar para o concessionário o valor do que ele vai ficar.

Outra coisa, o PL 367 dispõe no artigo que o Executivo fica totalmente autorizado à concessão, às permissões, sem, muitas vezes, passar aqui na Casa – que não vai passar -, assim sendo, acho quais seriam os termos, como vai ser o controle dessa concessão? Nós já temos experiências muito ruins já nessas questões das Organizações Sociais.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Vereadora, por favor, peço para que conclua.

**A SRA. SANDRA TADEU** – Então, quero saber se vocês já têm ideia de como vai ter esse controle. Como vai ser o controle, e como será feita essa fiscalização? Porque contrato na Europa é uma coisa, e contrato brasileiro é outra. Já sabemos como é que o negócio. Portanto, precisamos ter um certo cuidado.

Só mais uma pergunta. O senhor comentou que ficará a cargo da Prefeitura a fixação do preço e da gratuidade. A Prefeitura vai mudar algumas maneiras, como é que vai ficar isso?

Então, na verdade, eu acho assim – e falei isso já várias vezes antes de votar em primeira. Tem que ser colocado mais coisas no papel e esse 367 tem que ser dividido por partes. A gente não pode estar votando uma coisa porque vocês vão ficar lá atrás, vocês vão ficar atrasados porque em algum lugar vai parar. Pode ter certeza do que eu estou falando. Sou favorável à privatização, sou favorável às concessões, só que nesta Cidade, neste País tudo é muito complicado, então, se não colocarmos no papel, não vai sair, garanto.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** - Sr. Antônio Pedro, do Fórum de Defesa da Cidade.

**O SR. ANTÔNIO PEDRO** - Boa tarde a todos. Agradeço ao Presidente da CCJ Mario Covas Neto por esta audiência.

Quero fazer algumas considerações. Sou da Fapesp, mas estou em nome do

Fórum Defesa da Cidade que, recentemente, fez um ato em frente a esta Casa e se reuniu com o Presidente da Câmara a respeito desses projetos de privatização ou concessão de serviços públicos.

Tenho algumas dúvidas. Primeiro, uma das justificativas que os secretários deram tem a ver com a corrida tecnológica para que a gente possa aperfeiçoar os modelos, questão da bilhetagem e essa coisa toda. É curioso em uma Cidade que nem sequer os semáforos funcionam. A justificativa de trazer o setor privado para prestar serviço público, se olharmos a questão das OSs, como a Vereadora falou, o setor privado que entra para cuidar do serviço público como está a saúde hoje. O milagre que foi vendido à população de que é mais ágil, mais rápido, mais eficaz, mas na prática nos temos UBS sem médicos, sem enfermeiros, falta remédio, faltam insumos, ou seja, a situação na saúde é caótica e com a participação do setor privado.

Então, não podemos transformar isso em um mantra de que o público é ruim e você introduz o privado e vira uma maravilha porque na prática não tem isso o que tem acontecido.

Do ponto de vista tecnológico, a empresa SPTrans trouxe a tecnologia que está aqui hoje, que inclusive ajudou a combiná-la com o metro e é bastante eficiente.

Acredito que esses técnicos que tiveram essa capacidade que também são os técnicos do metro, que é uma empresa pública, têm capacidade de aperfeiçoar o sistema. Não estamos falando da idade da pedra. Temos uma capacidade de profissionais hoje que poderia fazer avançar o sistema.

Sobre o custo de 106 milhões por ano, queria fazer um contrapeso. Qual é a expectativa do lucro de quem vai gerenciar o sistema? Qual seria o lucro dessas empresas? Preocupa-me também que coincidentemente, neste momento da proposta de privatização, temos a informação da Prefeitura que talvez, como efeito colateral, a possibilidade de demissão de 14 mil trabalhadores cobradores de ônibus.

Também queria saber em que medida esses parceiros que vão operar o sistema e

vão ter lucro, qual o benefício da sociedade, seja na redução do subsídio do Poder Público ou no barateamento das tarifas?

Estamos muito longe da China. Olhar uma coisa e querer implantar aqui mecanicamente, eu acho que é muito longe da realidade. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Obrigado. Tem a palavra o Secretário Wilson Poit.

**O SR. WILSON POIT** – Agradeço as perguntas, principalmente à Vereadora Sandra Tadeu. Tranquilizar a Vereadora quanto ao tempo de contrato.

Estará sim na licitação dos contratos. Vamos aguardar contribuição para fazer uma medição e um equilíbrio entre o valor agregado e o quanto que isso estará muito claro.

Tranquilizar também a Vereadora quanto a transparência. Tudo hoje com os sites, com sistemas digitais, com acompanhamento da população. O mundo está mudando muito rápido e tudo pode ser muito mais transparente como alguns exemplos que até o Secretário trouxe aqui.

Indicadores de desempenho poderão inclusive abreviar o tempo de contrato. Teremos mecanismos na hora em que lançarmos a licitação, vamos ter discussão popular sobre isso, a consulta pública vai trazer isso e teremos, realmente, meritocracia nesses contratos e a possibilidade de que indicadores de desempenho com transparência inclusive abrevie o tempo de contrato para o bem ou para o mal.

Quanto ao controle dessa concessão, temos total confiança que a SPTrans tem expertise e os técnicos suficiente para acompanhar isso com meios, como dissemos, e tecnologia para fazerem a regulação desse contrato e deixarem isso também de uma maneira pública.

A senhora disse que neste País, com toda razão, tudo é complicado, tudo é difícil. Entendemos isso, mas eu queria dizer que venho inclusive hoje - estou secretário - por uma iniciativa e um convite do Prefeito João Doria e um inconformismo com as coisas e uma

vontade. Esse projeto inclusive é de focar na solução e não nos problemas. Podemos ficar muito tempo falando entendendo e compreendo, mas acho que hoje, cada vez mais, as pessoas querem colaborar com o meio político, mas focando na solução e não nos problemas. Vamos olhar daqui para frente.

Queria mais uma vez concordar com o Rafael Calábria, do Idec, e da comparação que ele fez aqui inclusive com sistema de bilhetagem do Rio ou com qualquer outro, dizer que no setor privado a gente costuma dizer que o meio mais barato de aprender é com o erro dos outros, porque a gente aprende muito, na vida toda pessoal e profissional, com os erros, mas quando a gente consegue hoje em dia pesquisar o mercado, olhar os cases existentes e aprender com os erros dos outros não repetindo agora no nosso contrato, esse é um meio rápido e mais barato.

**O SR. \_\_\_\_\_** - Se o Presidente me permite, também agradecer as intervenções que antecederam a minha fala, especialmente, o Antônio Pedro, do Fórum em Defesa da Cidade. Essa situação dos semáforos nos causa profundo desconforto.

Recebemos a gestão municipal sem contrato de manutenção e dos 6.800 semáforos só 1200 com o mínimo de inteligência. Os demais são semáforos dos anos 60. Veja que esse é um serviço prestado diretamente pelo setor público, não é privatizado e recebemos nesse estado de envelhecimento e falta de tecnologia.

Em breve vamos lançar uma PPP para atualização completa para trazer para São Paulo o que há de mais moderno e inteligente em termos de semáforos e vamos ter toda a agilidade. Veja a dificuldade, assumimos, preparamos a licitação, publica o edital e o Tribunal de Contas – exercendo sua prerrogativa, não estou fazendo nenhuma crítica. É assim que funciona. Paralisa três meses, faz uma sessão e, por causa de um probleminha formal numa planilha, você precisa republicar, refazer a sessão; e recebe as propostas, analisa documento, recurso. Então, não dá para manter nada atualizado tecnologicamente dessa maneira.

Você elogiou os técnicos da SPTrans, e me associo a você, pois conheci os

técnicos da SPTrans quando eu era do Metrô. Conheci o Martinelli, que tenho a honra de ter na equipe como Presidente da SPTrans, conheci muitos técnicos, e tenho a honra de trabalhar com essa equipe. De forma nenhuma, estamos dizendo que eles não são capazes, o que eles não tem é ferramental.

Tenho certeza de que, se olharmos os homens da SPTrans que estão aqui, eles dirão: “Como nós gostaríamos de poder ter um contrato eficiente”, mas não dá, eles não conseguem, nem sendo os mais competentes, lidar com a tecnologia, assim como não conseguem outras empresas estatais.

Do custo de R\$ 106 milhões por ano, só poderemos aferir o lucro depois de ter feito o plano de negócios, que é uma etapa que vem em seguida.

Quero reforçar e tranquilizar que nunca dissemos que vamos demitir 14 mil cobradores. Nunca a administração do Prefeito João Doria cogitou a possibilidade de demitir nenhum cobrador para a redução do custo, o que temos no sistema é uma ociosidade, como bem apontou o Rafael, que 94% dos usuários pagam com cartão. Então, os cobradores perderam função no sistema.

Quando recebi o sindicato pela primeira vez, eles estavam muito preocupados, legitimamente, e eu disse a eles: houve um momento em que o foguista desapareceu. Existia o trem a vapor, vinha o trem elétrico. Mas o foguista foi mandado embora? Não. Ele assumiu outras funções na ferrovia. Então não vamos mandar os cobradores embora.

Há um *turnover* natural da categoria de 2,5%. Todo mês pedem demissão, se aposentam, entram em licença médica. Isso levaria, em 36 meses, ao desaparecimento da função do cobrador, mas nós queremos melhorar isso melhorando a qualidade de vida dessas pessoas. Em vez de estarem numa função em que ficam o dia inteiro sem fazer nada, eles serão mecânicos, almoxarifes, motoristas, agentes da qualidade, que ganham mais do que cobrador. Serão treinados para isso.

Não haverá demissão de cobrador. Haverá reaproveitamento dentro do próprio

sistema. Não temos prazo, isso acontecerá quando terminar. Quero tranquilizar, mais uma vez, a sociedade de São Paulo a esse respeito.

Ninguém quer implantar mecanicamente nada da China, nem de outro país, mas não podemos deixar de olhar um país que tem uma tecnologia, que está fazendo uma revolução. Estive no metrô de Xangai, e já são 700 quilômetros; e querem ter mil quilômetros até 2022. Vamos olhar para Xangai, para os Estados Unidos, vamos olhar para a Europa, e aprender, não há problema nisso. Agora nunca será mecanicamente, sempre levando em consideração os nossos aspectos particulares.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Vereador Dalton Silvano é proponente de um projeto de lei que delibera que tem de haver dois trabalhadores por ônibus, exatamente para preservar o emprego dos cobradores. Enfim, para fazer um tipo de função, como disse bem o Secretário.

Estamos há dois minutos de encerrar o prazo regimental, mas darei oportunidade a todos os que se inscreveram de falar.

Tem a palavra o nobre Vereador João Jorge.

**O SR. JOÃO JORGE** – Boa tarde. Presidente da Comissão, Vereador Mario Covas Neto, demais Vereadores, Secretários Sérgio Avelleda, Wilson Poit, que estão fazendo ótimos trabalhos na frente de suas secretarias. “O que está acontecendo aqui hoje, eu vou dar uma palavra um pouco mais política porque não deixa de ser um ato político também”. Cumpre-se tão pouco e a população reclama tanto dos políticos que vêm em época de campanha, prometem e não cumprem. O que nós estamos vendo aqui hoje é um claro cumprimento de um programa de Governo, de uma proposta que foi a público, de uma proposta que foi vitoriosa em primeiro turno com 53% aqui em São Paulo.

O Prefeito João Doria quando discutia as prévias dentro do PSDB ele dizia, prometia, que queria um programa nesta linha e o partido discutiu isso e os coligados aliados

discutiram isso, que havia um sério programa de desestatização que incluía privatizações, concessões e parcerias. O Secretário Wilson Poit está a frente disso e cumprindo a risca aquilo que foi determinado pelo Prefeito João Doria e em última instância o que foi determinado pelo povo de São Paulo que deu esse programa uma vitória retumbante.

Há que se caminhar nesta direção, não que tudo o que a iniciativa privada seja bom e que tudo que o poder público e a área pública seja ruim, mas vejam, por exemplo, quando ainda no Governo Fernando Henrique começou um sério programa de desestatização e privatização alguns partidos, especialmente, o PT, por exemplo, demonizavam as privatizações, as concessões e as parcerias e o que fizeram quando foi governo? Privatizaram, concederam e fizeram parcerias. Vide aeroportos, claro que não fizeram tão bem quanto muitos fizeram e alguns estão dando errado, mas concederam e privatizaram também estradas, aeroportos, hidrelétricas, entre outras áreas, então, temos de discutir o que é bom e o que é interessante. É claro que a educação, saúde, segurança devem ser feitas pelo poder público e algumas outras devem ser gerenciadas e orientadas pelo Poder Público e assim essa administração está fazendo, me parece que está fazendo muito bem feito, com toda a transparência do mundo, sem açodamento, sem pressa.

Estamos já no segundo semestre, nada foi colocado nas ruas ainda porque há um claro processo de transparência de como está acontecendo aqui hoje. Essas audiências públicas, iniciativa da Câmara Municipal junto com o Executivo está dando um exemplo de como se faz uma administração bem feita, cumprindo aquilo que prometeu durante a campanha, então, eu parabenizo não só a CCJ, na pessoa do Vereador Mario Covas Neto, como os Vereadores que estão atuantes e nisso vejo que a casa está envolvida nisso discutindo, a sociedade civil está discutindo, aqueles que não concordam têm todo o direito de chegar e colocar os seus pontos de vista e se forem vencidos tem que, a maioria venceu, vamos fazer. Parabéns especialmente ao Secretário Wilson Poit, que tem feito um brilhante trabalho a frente desta pasta e ouvindo a sociedade civil como tem que ser ouvida. O

Secretário Sérgio Avereda que tem viajado, tem ido à China, a outros países com o Prefeito João Doria e espero que não corra para a Venezuela, Bolívia buscar exemplos. Vamos buscar onde há coisas boas para acrescentar para a Cidade de São Paulo.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Tem a palavra o Sr. Emerson Santos.

**O SR. EMERSON SANTOS** – Boa tarde a todos. Primeiro ressaltar toda a Mesa, em nome do Vereador Mario Covas Neto, mesmo que estejamos num espaço que não favorece muito a contradição, mas dada a formação da própria Mesa, mas é um espaço de debate então quero aqui apresentar algumas questões. Primeiro dizer que, não vou entrar muito no mérito do conteúdo do que são as privatizações porque eu não sou ideologicamente contra as privatizações, mas me preocupam algumas questões. Por exemplo, existe no PL a questão de um Conselho Gestor que irá ter autonomia do direito desses bens que serão privatizados. Existe um Conselho Gestor.

Agora, o problema é: onde estão os limites. Quais serão os limites desse Conselho Gestor de aplicação do Direito a esses bens porque, inclusive, é um Conselho que é zero de participação social, que será construído a partir dos secretários do Governo.

E é a questão da participação social que nos preocupa, primeiro porque mesmo que faça uma defesa de que o Doria tenha vencido, a verdade é que as pessoas nem sequer entendem o que significa desestatização. Então a pessoa que mora lá na quebrada realmente não sabe o que está acontecendo, o que vai acontecer com a cidade de São Paulo a partir desse projeto.

E é por isso que pautamos o plebiscito para podermos construir e ouvir a opinião das pessoas que tem o direito à informação e a entender o processo de uma mudança muito grande na cidade de São Paulo.

Então me preocupa essa construção da participação do povo nesse processo. E dizer que nós da União Paulista dos Secundaristas, os estudantes vêm construindo uma série de atos contra essa questão do passe livre, porque a redução do passe livre estudantil diz

muito sobre qual é a concepção de Educação do Governo: apenas percebe a Educação como ir e vir para a escola.

E hoje sabemos que um estudante não se forma apenas na sala de aula. Há atividade extracurricular, pesquisa de campo, precisa sair lá de Parelheiros porque muitas vezes não tem laboratório, não tem equipamento de cultura e precisa vir ao Centro da Cidade para isso.

E a verdade é que a redução do passe livre tira o direito, inclusive, minimamente dos estudantes estudarem, porque quem mora, por exemplo, na Cidade Tiradentes ou em Parelheiros, demora mais de duas horas para chegar ao Centro.

Concluindo, acho que precisamos ouvir mais as pessoas, os movimentos sociais e vamos continuar na rua. Na segunda-feira 20 estudantes ficaram parados na Estação Vila Mariana, porque não conseguiram sequer usar a cota do passe livre. Isso porque iniciaram as aulas na segunda-feira, imaginem quando todos voltarem realmente para a escola.

Vamos continuar, na rua, mobilizados porque queremos construir esse debate e minimamente garantir os direitos. Em nome da tecnologia, da inovação não se podem tirar direitos do povo e da juventude.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Muito obrigado. Tem a palavra o Sr. Pedro Bianguli, do gabinete do Vereador Alessandro Guedes.

**O SR. PEDRO BIANGULI** – Boa tarde. Na pessoa do Vereador Mario Covas, cumprimento todos os presentes. Sou do mandato do Vereador Alessandro Guedes e tentei organizar o texto de forma sucinta e objetiva.

A concessão se dá no campo da dificuldade de executar uma gestão planejada de controle e execução da bilhetagem pela Secretaria, uma vez que as leis existentes e os tramites administrativos estabelecidos visam garantir nesse caso a melhor contratação do ponto de vista da transparência, economicidade e, inclusive, da segurança dos dados dos usuários municipais, que, vale ressaltar, tudo tecnologia da SPTrans.

Seria essa a justificativa? Ou temos, na concessão - que, por alguns aqui, a Mesa advogada e defendida (*sic*) -, no campo dos avanços tecnológicos principalmente, a oportunidade de entregar nas mãos do setor privado um cheque em branco – neste caso, milhares de cartões com a senha de segurança -, sob a alegação de sermos incapazes de dar continuidade em algo. Essa justificativa chega a ser antagônica, uma vez que até o presente momento, ainda que necessite de ajustes, vem funcionando, e bem, talvez sem dar os lucros tão sonhados e almejados pelo setor privado, a quem o nosso prefeito deixa, de maneira muito explícita, essa necessidade de garantir, com certa urgência, a entrega do patrimônio público municipal, de propriedade dos cidadãos desta Cidade.

Quando discutimos a bilhetagem e falamos em eliminar os 5% que foram mencionados aqui, que pagam sem cartão – isso já foi discutido, mas acho importante reforçar -, estamos falando em eliminar os 5%, em acabar de vez com os cobradores nos ônibus?

Quanto ao Prefeito: se, por um lado, alega falta de recursos, por outro tem que justificar essas contenções financeiras que vêm sendo realizadas quase que diariamente, sufocando diversos investimentos necessários e inclusive em tecnologia, fazendo caixa e alimentando essa tese de que as concessões podem trazer benefícios e recursos para o Município. Muito obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Obrigado. Passo, então, a palavra ao Sr. Secretário Wilson Poit.

**O SR. WILSON POIT** – Vou rapidamente me dirigir ao representante da UPES dizendo que o Conselho Gestor e o Fundo Municipal de Desenvolvimento foram criados aqui nesta Casa, agora em maio, dia 4 de maio de 2017. A Lei 16.651 foi aprovada com 42 votos dos 55 Vereadores nesta Casa. Também as competências e os limites desse Conselho de Secretários já estão estabelecidos pelo Decreto Municipal, também de maio, 57.693.

Novamente, não posso deixar de dizer, como foi falado aqui, do debate ideológico. Eu, como engenheiro e procurando a melhor solução possível, quanto ao plebiscito, volto a

dizer que ele já aconteceu dia 3 de outubro, com a eleição do Prefeito João Doria com 53% dos votos. Obrigado.

**O SR. SÉRGIO AVELLEDA** – Agradeço a intervenção do Vereador João Jorge, membro da Comissão de Transporte. Cotidianamente, ele é um tremendo aliado da Administração Municipal aqui nesta Casa na discussão das políticas de mobilidade urbana. Agradeço ao Emerson Santos, da União Paulista de Estudantes Secundarista, entidade da qual tenho orgulho de ter sido diretor na gestão de 1988.

Quero apenas fazer uma observação: de forma nenhuma nós entendemos que educação se resume a ir e voltar da escola. Não é essa a discussão que está posta, tanto que a Secretaria de Cultura está trabalhando ativamente para dinamizar o uso das bibliotecas, das casas de cultura. Entendemos, evidentemente, que educação é uma atividade holística, ampla e necessária. O problema é que o uso do passe livre, da maneira como estava estipulado pela administração anterior, com 8 viagens diárias, estava levando a uma distorção direta do uso desse benefício para outras atividades que não as acadêmicas, como, por exemplo, os estudantes que são empregados, deixando de receber vale transporte porque já tinham créditos. Na verdade, o subsídio estava sendo dado aos empregadores da cidade de São Paulo em sua maioria. Essa correção se faz necessária para o equilíbrio da manutenção do sistema, inclusive numa questão de igualdade. Quem paga meia passagem tinha direito a 2, com as integrações que tem; quem tinha direito ao passe livre, tinha direito a 8. Havia ali um desequilíbrio difícil de ser compreendido.

Mas quero agradecer a observação e registrar que estamos absolutamente de portas abertas para receber as entidades estudantis, para conversar sobre a política de financiamento do transporte para estudantes. Nenhum problema. É só me procurar que nós vamos receber para conversar sem nenhuma dificuldade. Recebi hoje um pedido de audiência da Presidente da União Estadual dos Estudantes, entidade que congrega os estudantes universitários e convido a UPES, a UMES, a UBES e a UNE para se integrarem a esta Mesa

para nós conversarmos. O diálogo é a melhor maneira de resolvermos essa questão.

Quanto à questão do orçamento, cuja observação foi feita pelo Pedro, do gabinete do Vereador Alessandro Guedes, nós, de fato, estamos sofrendo muito com a peça orçamentária que temos que administrar; uma peça que previu receitas inexistentes e subestimou despesas recorrentes ordinárias e que não podem ser removidas. Não é fácil administrar uma cidade como São Paulo, com a peça orçamentária que nos foi deixada. Cito a situação do subsídio. No ano passado, a Administração Municipal se comprometeu aos empresários de ônibus 2,9 bilhões; pagou somente 2,5 bilhões e deixou 400 milhões de dívidas para nós pagarmos. Para este ano, previu 1,8 bilhão; um 1,1 bilhão a menos do que ela própria gastou ou se comprometeu a gastar no ano passado. De onde se tira recursos para poder manter a Prefeitura funcionando? Graças mesmo a muita competência do nosso Secretário Caio Megale e da liderança do Prefeito João Doria.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Com a palavra a Vereadora Juliana Cardoso e, em seguida, o Sr. José Marques da Silva.

**O SR. JOSÉ MARQUES DA SILVA** – Sr. Presidente, Vereadores que compõem a Mesa, boa tarde. Estou acompanhando a fala dos Secretários e das pessoas que vieram aqui se pronunciar desde o início. O tempo todo é o mesmo mantra: não há dinheiro porque a gestão anterior não deixou recurso.

Já estamos praticamente oito meses com a gestão Doria, e a única política pública da qual se fala para a cidade de São Paulo é a sua venda, que se resume a um projeto de lei que, pela fala dos Secretários, é muito transparente, com a realização de audiências públicas. Mas o que vale é o que está escrito. Hoje, o projeto de lei da venda da cidade de São Paulo se resume a cinco folhas. Da justificativa, apenas meia folha. Para vender a cidade de São Paulo, no mínimo deveria que haver um estudo técnico dizendo o que entra, o que sai, quais são as contrapartidas, quais são os prazos, quais serão as devolutivas para a cidade de São Paulo.

Isso não está claro. As audiências públicas realizadas estão sendo baseadas em um possível substitutivo que sequer se encontra nesta Casa, o que é totalmente fora da legislação. É fato.

Então, não adianta ficar com blá-blá-blá, de mimimi, dizendo que é isso, aquilo e aquilo outro. Como Vereadores, temos, de fato, que observar a legislação, e a legislação que veio para esta Casa são cinco folhas sem nenhum tipo de devolutiva de organização para a cidade de São Paulo, a não ser o que vai ser lucro para a iniciativa privada.

Temo que deixar isso claro, porque senão ficará parecendo que o discurso aqui é o de que vivemos em terra arrasada, que o serviço público não presta nem nunca prestou, que só a iniciativa privada dará jeito no serviço público; enquanto a gente sabe que ela só visa lucro, que passa por cima do direito da população, que vai ter que pagar duas vezes. Todo mundo aqui, bem ou mal, já paga seus impostos. Quando a gente vai fazer compra no supermercado a gente não paga imposto, a gente não paga IPTU, não paga IPVA. Imposto é o que mais tem. É uma forma de o cidadão estar contribuindo com a sociedade.

Então, nós vamos ter que, agora, além de pagar os nossos impostos, dependendo da forma que você está organizando e qual é a coisa que está sendo vendida, nós vamos ter que pagar mais uma vez. Agora, ao invés de ir para os cofres públicos, vai para iniciativa privada. Essa é a realidade.

Hoje, a gente vem nessa discussão, de dialogar, para poder conversar sobre o plebiscito com a população, para poder, também, esclarecer esse assunto.

Também não adianta vir aqui: “Porque o Prefeito João Dória ganhou nas urnas”. Ganhou, mas eles também não colocam que teve muita abstenção e branco nas urnas.

E não conseguem dialogar, também, porque as pessoas não querem saber.

Porém, sobre o patrimônio público as pessoas têm o direito de dialogar porque já pagam seus impostos.

Dentro dessa reflexão, eu gostaria de perguntar para os Secretários porque ainda não está muito claro para gente, por mais que venham falar por 10 minutos e nas audiências,

qual é o momento que nós, Vereadores, vamos ter, de fato, um estudo técnico dialogado e colocado no Projeto de Lei, o qual possamos ler e ver o que está escrito, não somente o que está falado. (Palmas)

Muito obrigada.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Obrigado, Vereadora.

**O SR. JOSÉ MARQUES** – Boa noite a todos.

Antes de mais nada, como o país vive um clima de Fla x Flu ou de Santos x Corinthians, eu queria dizer o seguinte: eu não sou de partido algum, mas falo com alguma propriedade, a propriedade de quem foi ferroviário e de uma família ferroviária.

Como cidadão e ferroviário, eu tenho uma observação a ser feita.

Também gostaria de dizer que é muito difícil debater com um homem como o Sérgio Avelleda, recordista no Tribunal de Justiça de São Paulo no tempo de defesa. É um grande advogado. É muito difícil debater com um homem com essa capacidade de alongar o tempo, sem ser cronos.

Quero fazer uma observação muito importante, porque nós estamos num momento do país em que é necessário que cruzemos as informações para vermos o que é verdadeiro e o que é falso – sem querer ofender ninguém -, porque foi dito que na ferrovia houve o Turn Over ou reciclagem.

Essa reciclagem não houve na ferrovia. Houve um massacre muito grande, nem PSDB nem PT souberam lidar com as privatizações ferroviárias do Estado de São Paulo principalmente. (Palmas)

Agora, eu preciso não ser volúvel, simplesmente, falando isso. Eu preciso me basear. Eu tenho perguntas também muito sérias e substanciais, creio eu.

Acho que uma privatização deve servir a quem? A quem usa, não é isso? E quem faz a fiscalização dessas privatizações – volto a observar: falo com a propriedade de quem foi ferroviário e sentiu na pele as privatizações do Estado de São Paulo.

Hoje, existe uma Frente Parlamentar na ALESP, querendo o retorno da ferrovia. Mas em cima de que terreno, de que linha?

Eu gostaria, também, de evocar a figura do avô do nobre Deputado Mario Covas, o pai, desculpe, que nós dialogávamos muito porque nós somos conterrâneos – sou de Santos também – e as preocupações que ele tinha quando brigava com o Governo Federal em termos de equacionar as dívidas do Estado de São Paulo, entregando alguns próprios que hoje nós sentimos falta. Nós produzimos açúcar, produzimos álcool, mas uma imensidão de caminhões. Mas lógico que isso faz parte de uma mudança de paradigma. Sim, sim, vou abreviar.

Por exemplo, muita gente diz assim: “De onde retiraremos recursos?”. É preciso muita coragem para obter recursos. Sabe como? Muda o paradigma do combustível. Não usa óleo diesel. Existem carros hoje, veículos que se movem a hidrogênio, o nobre Prefeito foi para a China ver ônibus elétricos. É preciso coragem para fazer essa mudança. E de um dia para o outro, quando você faz essa mudança de paradigma, o seu cofre vai encher. Então a pergunta é a seguinte: muitos falam do controle sobre a licitação, mas eu acho que o buraco é mais embaixo. E a pergunta para os dois que estão normalmente respondendo: que tipo de controle, que tipo de aperfeiçoamento estão sendo feitos para que se evite a formação dos cartéis. Os cartéis se montam antes do período da licitação. Então é uma pergunta direta: o que vai ser feito para que se evite a formação dos cartéis e observando que não sou de partido algum. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Sra. Tabata, por favor.

**A SRA. TABATA** – Boa tarde a todos. Sou Tabata, sou assessora do Vereador Toninho Vespoli, estou aqui porque ele está num debate da USP. Ele pediu para eu representá-lo. Acho que, para começar esse debate, precisamos primeiro aprofundar uma questão que eu queria até que os Secretários falassem que é acerca da venda e uso de dados e privacidade do Bilhete Único, que vai ser implantado na Cidade.

Temos acompanhado uma série de notícias, que um dos palcos da privatização do

sistema do bilhete único é a venda de dados das pessoas que utilizam o serviço. Primeiro, assim, quero ressaltar que não existe hoje, a não ser garantido na Constituição, o direito à privacidade, uma lei que fale sobre os dados pessoais da privacidade nacional, uma lei federal. E isso é muito prejudicial para nós porque dá direito aos governos aplicarem uma política de privatização dos dados das pessoas e coletarem uma série de informações para vender para as empresas. Isso é muito perigoso visando aí que é mais uma vez uma forma de coletar informações das pessoas para saber que destinos elas estão indo, quais os tipos de pessoas, quem são as pessoas que utilizam transporte público. E hoje sabemos que informação é poder. E eu queria que vocês falassem um pouco sobre esse tipo de concessão de dados.

A segunda coisa é para falar do tema da privatização, em especial, é impossível falarmos de privatização e não levar em consideração qualquer tipo de participação popular ou de gestão democrática, inclusive porque privatização não é referência de transparência há muito tempo. Lembramos da Vale que foi privatizada no Governo do Fernando Henrique Cardoso e cometeu o maior desastre ambiental da história do Brasil, e quiçá da humanidade, que até hoje deixou várias famílias inclusive despejadas.

Lembramos do metrô dos Garotos Alckmin que vem sendo denunciado há muito tempo por largos escândalos de corrupção de superfaturamento nos contratos. É até comum privatização rimar com corrupção. Por isso, para fazer qualquer tipo de concessão precisa ter gestão democrática e participativa para realmente exista controle transparência. Então não venha com essas histórias para boi dormir que para a privatização é legal porque tem transparência, não tem mentira.

Finalizar, quero responder o Wilson, Secretário, que disse que o aval, o Doria já teve quando ele foi eleito no dia 3/10. Realmente, pensando nas urnas, mas isso não dá nenhum direito ao Prefeito Doria de controlar e achar ser dona dessa cidade sem fazer um debate com gestão democrática, participação popular e fortalecimento dos conselhos. Obrigada!

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Com a palavra o Sr. Secretário Wilson Poit.

**O SR. WILSON POIT** – Gostaria de dividir aqui com o Secretário Sergio Avelleda, responder aqui a nobre Vereadora Juliana Cardoso, com todo respeito, deixar, primeiro bem claro que hoje, inclusive nessa audiência pública não tem nada a venda, não tem nenhuma privatização. A palavra que tem sido usada aqui, bastante, estamos trabalhando hoje, em ideias e sugestões para uma concessão. Concessão não é venda, não é venda, concessão não é privatização, é uma parceria. E a Cidade de São Paulo não está a venda. Temos projetos de privatização que não chegaram aqui à Câmara Municipal de São Paulo, inclusive, e não são cinco folhas de papel, são vários projetos de lei. Estamos no terceiro projeto aqui na Casa, e acredito que essas são audiências públicas ainda do segundo, nunca tivemos tanta transparência, talvez, como foi dito aqui, pelo nobre Vereador João Jorge, por exemplo, pelo Dalton, tantas audiências públicas, mais de mil pessoas, passaram por aqui na semana passada e continuamos, quantas vezes forem necessários para construirmos um projeto democrático e transparente. Temos transparência, três projetos de lei que ainda não chegaram à Casa, por exemplo, de privatização sim do Anhembi, o de privatização sim de Interlagos deverão chegar a ter. Mas hoje estamos falando de concessão por um prazo determinado de um serviço que é a bilhetagem, que não podemos confundir. Eu, com todo respeito, acho que vamos construindo um edital de licitação de uma maneira muito transparente, com bastante paciência e olha que temos um Prefeito com pressa. São Paulo tem muita pressa, São Paulo precisa mais do que nunca economizar e focar bi que é essencial em Saúde, Educação, e deixar de perder dinheiro ou deixar tanto dinheiro na mesa, em algumas oportunidades como, por exemplo, essa do bilhete, mas não estamos falando de privatização, e estamos ouvindo. Estamos aqui e olha que estamos em agosto, e ouvindo a todos de deveremos ainda termos projetos para chegar nesse mês aqui na Casa. Deixo a Vereadora à vontade, dizer que está convidada a colaborar mais e é muito difícil. Tenho conversado com vários vereadores, o que v

—  
você prefere para o seu bairro? O que você prefere para sua região? As creches que são necessárias para as crianças que, hoje estão fora da creche, saúde suficiente, remédio, leitos nos hospitais, ou você quer mais uma reforma na pista de Interlagos a ou você quer mais uma reforma no Anhembi que já tem tanta concorrência privada que é muito mais ágil, como disse o Secretário que o setor publico, muito lento, levando três a quatro anos para fazer atualização de um Software nos dias de hoje que isso é tudo instantâneo. E que quando um aplicativo funciona praticamente está superado.

Muito obrigado.

**O SR. SERGIO AVELLEDA** – Se o Presidente me permitir, eu gostaria de agradecer as palavras do José Marques, pela generosidade. Muito obrigado, José.

Eu vou me permitir, José, com todo o respeito, discordar de você. Por uma coincidência, eu fui Presidente da CPTM entre 2008 e 2011, durante a gestão do Governador José Serra, e fomos responsáveis, naquele período, pela maior investimento na história do transporte de passageiro por ferrovia. A CPTM é fruto da fusão da Fepasa com a CBTU, duas empresas estatais que estavam em condições falimentares e que, por força da coragem do Governador Mario Covas, foram assumidas pelo Estado de São Paulo. Só os Estados de São Paulo e do Rio de Janeiro tiveram a coragem de assumir as ferrovias federais – no caso, a CBTU. De lá para cá, a CPTM saiu de 600 mil passageiros por dia para 3 milhões de passageiros por dia. A CPTM hoje opera com um sistema de sinalização moderna, com trens modernos, está se ampliando e se modernizando. Hoje mesmo o Governador Geraldo Alckmin entregou a estação nova, reformada, moderníssima de Engenheiro Goulart. Então, se há mérito desses 20 anos do governo do PSDB em São Paulo, é a modernização da CPTM, é ter transformado a CPTM de trens velhos, sucateados, inseguros, onde a população tinha medo de andar – tanto é que só transportava 600 mil passageiros por dia –, para um sistema moderno, avançado. Quero lembrar aqui, de saudosa memória, o momento em que o Governador Mario Covas trouxe os primeiros trens com ar condicionado para São Paulo, os

trens espanhóis, que viraram um paradigma. Hoje mais de 70% da frota da CPTM tem um padrão de trens modernos, e você não encontra mais modernos em qualquer lugar do mundo.

- Manifestações fora do microfone.

**O SR. SERGIO AVELLEDA** – Perto do que ela era há 20 anos, eu considero moderna. Não tenho dúvida nenhuma disso. Eram passageiros pingentes, surfistas ferroviários, morte, violência. Hoje ela opera com segurança operacional e com belíssima qualidade de serviço. Claro que tem muito a melhorar, mas temos que olhar como era e aonde chegou e não simplesmente focarmos no dia de hoje. Ela tem muito a melhorar, mas, sem dúvida, melhorou muito.

Quando você fala do transporte de álcool e açúcar e o setor privado, quero dizer que o setor privado, quero dizer que o transporte da produção de álcool e açúcar no Estado de São Paulo hoje cresceu muito na ferrovia fruto de um projeto privado do Grupo Cosan, a Rumo Logística. A matriz do transporte do açúcar e do álcool mudou no Estado de São Paulo para a ferrovia nos últimos anos. Transporte de carga era velho, sucateado, com menos velocidade que a CPTM, mas se modernizou. Exemplo disso é a própria MRS.

Agora, concordo com você e com a Tábata quando dizem que privatização não é garantia de transparência nem ser público é garantia de transparência. Vide que a Petrobrás é uma empresa estatal e envolvida no maior escândalo de corrupção da história talvez da humanidade – detectado ao menos. Democracia, participação e controle é o que estamos fazendo aqui, nos submetendo às audiências públicas com prazer, com boa vontade, com alegria, não cumprindo tabela. Vamos publicar todos os documentos para consulta pública. faremos tantas audiências públicas quantas forem necessárias e com a boa vontade de incorporar as contribuições. Não viemos aqui cumprir tabela. Tanto a gestão pública como a privada, em concessão, podem ser corruptas ou transparentes. Na gestão do Prefeito João Doria, tanto a gestão pública como a gestão de bens concedidos será feita com transparência, participação social, democracia, ouvindo o Poder Legislativo. A democracia representativa é

fundamental, pois é o instituto de democracia previsto na Constituição da República. E aqui estaremos tantas vezes quantas forem necessárias para ouvir os representantes eleitos pelo povo e a sociedade civil diretamente.

Era essa a observação que eu gostaria de fazer, Vereador.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Obrigado.

- Manifestações no recinto.

**O SR. SERGIO AVELLEDA** – Tábata, não há a menor possibilidade de vendermos os dados pessoais dos usuários. Isso foi dito no início da audiência. Você tem razão quanto à sua preocupação, que é também preocupação. Mas devo lhe dizer uma coisa: se você tem um *smartphone*, muito provavelmente quando você está caminhando na calçada aqui em frente à Câmara Municipal empresas privadas estão capturando essa informação. O setor público já não detém mais tanto esse valor, porque hoje o setor privado conseguiu através da tecnologia dos *smartphones*, dos aplicativos e tudo mais ter um acesso a uma quantidade de informações que nem nós do setor público temos. Esse é outro debate que precisa ser feito de maneira mais ampla.

Mas, no caso do bilhete único nós não comercializaremos em hipótese alguma os dados pessoais e a privacidade do usuário. Ele poderá dispor se quiser, uma iniciativa dele, mas nós não venderemos em hipótese alguma os dados cadastrais dos nossos usuários de bilhete único para a concessionária.

**O SR. PAULO FRANGE** – Presidente, o senhor me permite?

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Pois não.

**O SR. PAULO FRANGE** – Presidente, aproveitando a oportunidade aqui do Líder do Governo, o quórum dos Vereadores e os Secretários presentes, eu queria perguntar só mais uma situação, que é técnica. E agora voltando para o campo bem técnico mesmo, aproveitar a presença do Pacheco, sua apresentação, o artigo 8º desse projeto traz uma situação que é: vejam bem, “Fica autorizada a criação de fundos de natureza contábil, conta

vinculada de movimentação restrita ou outros instrumentos financeiros (...)” e no “§ 1º A conta vinculada de que trata o "caput" deste artigo será aberta em instituição financeira oficial (...)”. Pode gerir, pode movimentar, fazer o que quiser. Instituição financeira oficial pode ser: Itaú, Bradesco, qualquer banco.

Nós temos as nossas contas em São Paulo que foram vendidas para banco público. Foram vendidas. Todos que recebem aqui recebem pelo banco público. Esse contrato vai até 2019. A pergunta é: primeiro, fica autorizada ou nós vamos obrigar a abrir? Eu gostaria que fosse obrigado a ter.

E a outra é: aqui, quando eu falo em banco oficial, estou saindo de uma regra em que todas as vezes que tratamos o assunto em São Paulo é tratado por banco público e não oficial. Fizemos essa semana, Wilson Poit, uma reunião com o Secretário Caio Megale, Secretário da Assistência Social, Educação, e o Milton Flávio representando o Governo para discutir por que as creches são obrigadas a abrirem conta no Banco do Brasil se o Bando do Brasil cobra a taxa mais cara que tem de todas as instituições financeiras e é o pior na relação com as conveniadas da cidade de São Paulo. Não tem como fugir disso e o Secretário Caio Megale ficou de dar um retorno dessa situação para a gente na quarta-feira que vem ainda.

Então, eu pergunto: nós ainda não estamos maduros nessa situação. Vamos manter essa situação de banco oficial ou vamos voltar à situação de banco público? A minha preocupação de banco oficial é o fato de a gente ter de... Fica até mais interessante porque não podemos abrir esse processo para poder licitar isso para que todos possam participar e os bancos públicos não têm se mostrado bons parceiros.

Têm se mostrado mais caros, mais lentos, menos eficientes com as contas de todos nós aqui da Casa, inclusive nós recebemos. Todos nós aqui não estamos satisfeitos com os bancos que trabalhamos. Não é só com o atendimento, eu digo as tarifas, as taxas e o que é cobrado a ponto de dizerem na cara de um grupo de representantes de entidades, que são creches, o seguinte: “Nós não temos interesse nas contas de vocês. Não temos interesse de

abrir conta de vocês. Não investem, não compram consórcio, não compram seguro, por que eu tenho que abrir conta de vocês? Não sou obrigado.”

Então, essa é uma pergunta que com certeza nós vamos levar mais a fundo porque é um assunto que nós levamos para a Secretaria de Finanças, Wilson Poit, e tem nos deixado realmente bastante angustiado. Então, contratem cursos. Eu não sei se há colisão nesse momento desse assunto com o contrato que temos ainda com o Banco do Brasil, por exemplo.

**A SRA. JULIANA CARDOSO** – Só um instante, para você ter uma ideia do que eu estava dizendo, que o Vereador acabou de dizer, é que essas informações técnicas não têm no projeto e não tem como nós, Vereadores, nos debruçarmos em cima do estudo. Por isso que eu falo que é uma legislação que falta informação.

**O SR. DALTON SILVANO** – Quero pedir um aparte, só para dizer e já falei, vou repetir: Estamos em fase de construção! Já falou dez vezes: de construção do texto do substitutivo, pegando opiniões dos Vereadores, opiniões das audiências públicas, e nós temos a obrigação de procurar o melhor texto. O Vereador estava assistindo lá em cima e parece que não ouviu o que este Vereador falou, em encontrar o melhor texto. Senão, ficaremos batendo numa coisa que já está superada. Nós temos esta obrigação: os Vereadores, com sua representatividade, de buscar o melhor texto. É isso.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Vai ser interessante a hora de votar esse projeto, porque vai haver bastante debate, que estamos antecipando para agora. Então, por favor...

- Manifestações no recinto.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Inscrições foram feitas. As pessoas vieram aqui e falaram. Por favor, agora vamos respeitar.

- Manifestações no recinto.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Aqui há uma organização. Por favor.

- Manifestação no recinto.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Sim, eu sei. Eu sei que você quer saber sobre os cartéis.

**O SR. REIS** – Sr. Presidente Mario Covas, V.Exa. pode me conceder dois minutos?

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Tudo bem, Vereador, mas o Secretário...

**O SR. REIS** – Sem pegar o microfone, como o Vereador Dalton fez.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – O Vereador Aurélio Nomura chegou antes de V.Exa., pediu para falar e eu lhe disse não, porque as inscrições já estavam encerradas.

**O SR. REIS** – Mas S.Exa. não precisa.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Se V.Exa. quiser falar, será injusto em relação a ele. Ou então vou ter que dar a palavra para todo mundo e nós vamos ficar aqui.

**O SR. REIS** – Claro.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Claro porque V.Exa. chegou só agora.

**O SR. REIS** – Não, eu estou aqui desde as...

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Agora, quem está desde o início aqui...

Esta audiência pública está marcada para terminar às 17h.

**O SR. REIS** – Eu estou acompanhando desde o início

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Que horas são agora?

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. REIS** – Acompanhando pela TV Câmara.

- Manifestações no recinto.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Dezesete e quarenta. Então, desculpe, Vereador, mas vou continuar com o nosso roteiro. Como teremos mais cinco audiências públicas para tratar desse mesmo projeto, peço que, na próxima audiência, o senhor chegue...

**O SR. REIS** – Mas é uma pergunta só.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Eu sei que é uma pergunta só, mas o senhor vai poder fazê-la na próxima oportunidade. Agradeço muito.

**O SR. REIS** – Mas o Secretário de Transporte está hoje aqui.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Por favor!. Com a palavra o...

**O SR. REIS** – Sr. Presidente, o Secretário de Transporte...

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Por favor, não seja inconveniente.

**O SR. REIS** – ...vai estar depois aqui?

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Não seja inconveniente, por favor. O senhor pode fazer até pessoalmente, quando terminar a audiência.

**O SR. REIS** – Mas o público aqui...

- Manifestações simultâneas.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Então, na próxima audiência o senhor faz a pergunta. Por favor.

- Manifestação no recinto.

**O SR. WILSON POIT** – Vereador Paulo Frange, o Fundo Municipal de Desenvolvimento é um fundo contábil para que se garanta que o dinheiro não seja misturado ao caixa único da Prefeitura nem seja gasto com outras coisas que não aquelas determinadas na lei aprovada aqui. Esse fundo contábil ficará sob a gerência – e já está especificado isso inclusive no decreto que constituiu o Comitê Gestor – o Secretário Caio Megale. Então, é uma matéria que o senhor já está discutindo com ele. O banco onde vai ficar, as mesmas medidas que ele toma com os demais fundos da Prefeitura ou modificações de bancos oficiais ou bancos públicos, é uma matéria que, se o senhor ainda não tratou com ele, deverá tratar. A Secretaria de Desestatização é uma Secretaria que ajuda outras Secretarias da Prefeitura a montar esses projetos de lei, “fazer as licitações, conceder os serviços, fazer algumas privatizações, que são poucas no rol, e o Fundo Contábil será gerido pelo Secretário Caio

Megale, da Fazenda”.

**O SR. SERGIO AVELLEDA** – Se o Presidente me permitir, nenhum problema em discutir a questão dos cartéis. Cartel é um fenômeno do direito econômico formado normalmente por grupos econômicos dominantes que vitimizam o setor público e o setor privado. Aqui não tem distinção. Eu volto ao que a Tábata, se permitir, observou: a garantia de não atuação dos cartéis não se dá nem contratando pelo setor público nem contratando pelo setor privado. Você veja que a Petrobras foi vítima de formação de cartel e sendo uma empresa pública. Você veja que indústrias que compraram cimentos nos anos 90 foram privadas e foram vítimas de um cartel já reconhecido pelo CADE. Empresas privadas foram vítimas de cartel. A repressão à formação de cartéis é feita pelo direito econômico indistintamente: a privatizados, concessionados, contratação pública ou mesmo contratação pelo setor privado.

Evidentemente, há standards para licitação, inclusive recomendados pelo Banco Mundial para se diminuir e se proteger à Administração Pública e nós vamos adotar esses standards para evitar a formação de cartéis. Mas não é a concessão que gera cartel, nem a compra pública que impede cartel, e nem o mundo privado. Cartel é um fenômeno do direito econômico que atua contra o setor público, privado, em concessão ou não concessão. Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Obrigado. Com a palavra o Sr. Alexandre Motonaga.

**O SR. ALEXANDRE MOTONAGA** – Só para encerrar, sobre a questão do plebiscito, claro, é legítimo levantar o tema, faz parte de um posicionamento político, ideológico. Vamos fazer a seguinte reflexão: se eu falasse que vamos privatizar, fazer uma PPP, da Saúde, com certeza a maioria, talvez os opositoristas, o contrário, porém o Governo do PT da Bahia, do Jacques Wagner fez uma PPP do Hospital Subúrbio, que foi muito bem avaliado.

Então um Governo do PT, Bahia, Jacques Wagner, um Governador respeitado, o partido fez uma PPP na Saúde, no Hospital Subúrbio, e é uma referência. E não houve nenhum plebiscito no Estado da Bahia em relação a isso. O Governo tinha legitimidade, fez o projeto, convocou audiências públicas, como tem sido feito aqui, foi aprovado.

Portanto, eu acho que dois pesos e duas medidas não ajuda a construir. Claro, a Oposição trazer uma posição construtiva é positivo. É importante. Vamos ver um pouco o Brasil. Vários estados governados pelo PSB e PT fizeram PPPs com sucesso. Vamos aprender com eles e incorporar nosso projeto.

Portanto, não houve plebiscito. O Governador, o Prefeito, tinha legitimidade, como o Prefeito Doria tem. Acho que é uma pequena contribuição sobre essa questão do plebiscito. Vamos pesquisar, vamos visitar a Bahia. O Hospital Subúrbio é um sucesso. Visitem a Bahia e o PPP e vamos aí discutir, conforme aprofundado em São Paulo. É só isso aí.

---

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Muito obrigado. Com a palavra a Vereadora Janaína Lima, para encerrar nossa audiência pública.

**A SRA. JANAÍNA LIMA** – Muito obrigada, meu Presidente da Comissão de Constituição e Justiça Vereador Mario Covas Neto, parabéns pela condução dos trabalhos, pelo brilhantismo que conduziu essa audiência pública; ao meu amigo e colega de partido Secretário Wilson Poit que está liderando o maior plano municipal de desestatização que, com certeza, será referência para todas as grandes cidades do Brasil e, inclusive, quiçá, do mundo; ao Secretário Sérgio Aveleda, que veio aqui, com brilhantismo agregou, e realmente foi importante a sua participação nessa audiência de hoje, um tema super importante para a Cidade e, nessas pessoas, eu cumprimento toda a Mesa. Gostaria ainda de cumprimentar a sociedade civil aqui presente à sociedade, você cidadão, que nos prestigia com a *TV Câmara*.

Estamos aqui mais uma vez, falamos e debatemos sobre o Projeto de Lei 367 de 2017 que trata das concessões de bens e serviços da Administração Pública. Hoje estamos aqui falando do Sistema Único de Arrecadação Centralizada, a bilhetagem do transporte

público da Cidade. E, para o cidadão comum que está acompanhando e, muitas vezes, assistindo essa discussão polarizada, deve estar um pouco confuso. E do que se trata essa bilhetagem? É o Bilhete Único que eu uso, que você certamente usa, e que nós, aqui, temos de buscar soluções que vão realmente colocar São Paulo num outro patamar.

É importante aqui dizer que as audiências públicas anteriores realizadas pela Administração Pública, Comissão de Administração Pública da Casa, contou com a participação de quase mil cidadãos. Então isso é muito importante para dizer que a transparência, que a participação e que o engajamento da Cidade está sendo garantido e preservado nesse projeto.

Também é importante dizer que essa discussão, um dos principais pontos aqui abordados em todas as falas e que o Wilson Poit e o Secretário Aveleda não cansaram de dizer, é que não se trata de vender quaisquer dados que estejam no Sistema Único de Bilhete. É importante que asseguremos a vocês, se alguém, algum dia, disser para você que seus dados serão vendidos, não acredite. Importante também que a decisão, alguns também alegam, algum outro fantasma também alega, que a decisão de aumentar a tarifa ficará também nas mãos dessas empresas que vencerem essa concorrência. Novamente é importante frisar: isso não acontecerá.

Todos esses fantasmas e esses mitos que estão se criando nesse PL 367 precisam cair por terra, a fim de que o cidadão consiga, de fato, entender as melhorias desse projeto e que nós possamos avançar numa pauta propositiva para São Paulo. Porque todas essas informações falsas estão sendo criadas a fim de impedir que a Cidade avance. Estão sendo criadas por pessoas que insistem em garantir a continuidade de um dinheiro mal gasto, a fim de dar oportunidade que com esses recursos que a Prefeitura vai adquirir inove e atenda aquelas áreas essenciais que os cidadãos tanto buscam, como novas vagas de creche, UBSs.

É importante não abrir a possibilidade do Bilhete Único, é não se fechar, para que abram outras possibilidades que o Bilhete Único tenha, por exemplo, o cartão de crédito, como

o Aveleda trouxe aqui, da China, a sugestão. É um sistema bom que atende a 14 cidades da região metropolitana possui esse sistema. Muitas cidades do mundo já adotam esse sistema. E por que não trazer esses avanços aqui para a cidade de São Paulo

Por isso, mais uma vez, a minha fala é no sentido de manifestar-me favorável a esse projeto de lei de concessão de bens e serviços, porque além, não só da bilhetagem – todos aqui sabem há avanços incontestáveis que o Secretário Aveleda e o Secretário Poit, tanto nas outras audiências e, mais uma vez, vêm aqui nessa Casa, elencar todas as possibilidades de avanço que a Cidade terá; a eficiência do setor privado para esse serviço público e a economia de mais de R\$ 106 milhões que essa concessão vai gerar possibilitará 9 mil vagas em creches, quase mil postos de saúde e ainda melhorar a cidade de São Paulo.

E assim como respeitei a fala de todos, agradeço muito, nesse mesmo sentido, e assim agradeço a presença de todos e a vocês, cidadãos, espero que eu tenha contribuído para o esclarecimento sobre o tema. Saibam que haverá outras audiências, e espero que tenha mais participação da Cidade para que, de fato, possamos implementar avanços para a Cidade e alinhar São Paulo com as melhores cidades do mundo. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Muito obrigado, Vereadora. Quero aqui, antes de encerrar, me desculpar com os Vereadores Aurélio Nomura e Reis porque ambos gostariam de ter feito uma intervenção, mas, em virtude do adiantado da hora, não foi possível. Cinco horas era o horário regimental e, infelizmente, não foi possível que fizéssemos mais rapidamente.

Quero convidar todos os presentes para que, na próxima segunda-feira, dia 7, às 15h, compareçam aqui, pois teremos uma nova audiência pública também em relação a esse projeto, mas especificamente para tratarmos dos mercados.

Desta forma, agradeço a presença de todos e encerro essa audiência pública. Muito obrigado. (Palmas)