



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: 18 DE AGOSTO DE 2017

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Manifestação fora do microfone
- Exibição de imagens
- Suspensão

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Quero dar um boa tarde a todos e todas. Só vou dar por aberto os nossos trabalhos para organizar as nossas rotinas nesta sexta-feira chuvosa. Agradeço a presença de todos, em especial do Executivo, que tem tido uma presença significativa na Casa nos últimos quatro, cinco meses, num debate intenso dos modelos de concessões.

Vamos suspender os nossos trabalhos para que nos próximos minutos a gente possa organizar a Mesa e ao organizar a Mesa iniciar os nossos trabalhos com o Presidente titular da nossa Comissão, Vereador Mario Covas Neto.

Estão suspensos os nossos trabalhos.

- Suspensos, os trabalhos são reabertos sob a presidência do Sr. Mario Covas Neto.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) - Reabertos os trabalhos da 15ª Audiência Pública que a Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa realiza no ano de 2017, tendo por objetivo expor e debater o seguinte projeto de lei: Projeto de Lei 367/2017, do Executivo, que disciplina as concessões e permissões de serviços, obras e bens públicos que será realizados no âmbito do Plano Municipal de Desestatização, PMD, introduz alterações na Lei 16.211, de 27 de maio de 2015.

O tema de hoje é Sistema de Compartilhamento de Bicicletas. Informo que esta reunião está sendo transmitida através do portal da Câmara Municipal, no endereço www.camara.sp.gov.br, no link Auditórios On-Line.

Peço desculpas pelo meu atraso. Além de me atrasar – porque as audiências todas foram no primeiro andar -, lá ainda está havendo outro evento em que tive a presença saudada e tive de justificar minha ausência. Então, desculpem.

Foram convidados para esta reunião os Srs.: Secretário Wilson Poit, que está ao nosso lado; Secretário Sérgio Avelleda, que foi convidado e mandou como representante do Sr. André Castro, Assessor Técnico da Secretaria; Yuri Lima, especialista no tema e representante

da empresa Bairro da Gente, o qual convido para integrar a Mesa; Sérgio Lopes Cabral, Diretor da SP Parcerias.

Contamos com a presença do Vereador José Police Neto, que é ativista dessa modalidade de transporte e que certamente dará, como tem ocorrido em outras reuniões, uma contribuição positiva para um melhor texto final do projeto de lei em debate.

Às pessoas que tiverem interesse em fazer alguma manifestação, peço a gentileza de fazerem a inscrição do meu lado direito, na secretaria da Comissão. Procederemos da seguinte forma: inicialmente, o Secretário Wilson Poit fará uma exposição. Não sei se mais alguém dentre os convidados querem fazer, mas a palavra estará aberta. Em seguida, daremos a palavra aos Vereadores presentes que quiserem falar; e, por último, aos demais inscritos.

Passo imediatamente a palavra ao Sr. Secretário Wilson Poit.

O SR. WILSON POIT – Muito boa tarde. É um prazer estar aqui novamente para mais uma audiência pública do PL 367, mais uma audiência, agora nesta Comissão, sobre compartilhamento de bicicletas.

Esse capítulo de concessão do PL 367 visa a trazer para dentro da lei uma nova modalidade para o sistema de compartilhamento de bicicletas na Cidade. Como todos sabem, temos hoje um Termo de Cooperação, que é um termo jurídico fraco e que tem impedido a ampliação da frota de bicicletas disponíveis. Temos, como vamos ver numa apresentação rápida, poucas bicicletas hoje em São Paulo e manutenção deficiente. Temos certeza de que, trazendo para dentro de uma lei, poderemos ter um instrumento jurídico mais forte, que incentive investidores a colocar muito mais bicicletas em nossas ruas e por longo prazo.

Hoje temos renovações mensais do atual Termo de Cooperação e esse termo jurídico frágil inviabiliza novos investimentos. Esse é o objetivo de colocarmos o tema junto com outras concessões que estão sendo discutidas no momento no âmbito do PL 367. Assim, achamos que vamos fortalecer e aumentar muito a utilização desse tipo de modal de

mobilidade em nossa Cidade.

Agradeço a presença de todos os senhores – os que estão aqui e os que estão assistindo a esta reunião de casa. Passo a palavra ao Dr. Sérgio Lopes, Diretor da SP Parcerias, que fará uma apresentação de 6 slides, muita rápida, abrindo depois para algum eventual comentário do Yuri ou do André e para vossas perguntas. Muito obrigado pelas presenças. Com a palavra, Sérgio.

O SR. SÉRGIO LOPES CABRAL – Boa tarde a todos. A ideia é fazermos uma apresentação rápida, para dar um pano de fundo para esta audiência pública. Esse tema é o de compartilhamento de bicicletas. Na verdade, estamos falando aqui de um modal de transporte complementar para esta cidade, que, sendo mais eficiente, pode atender à população de São Paulo no seu dia a dia e numa questão bastante sensível, que é a mobilidade urbana.

- Orador passa a se referir a imagens projetadas em telão.

O SR. SÉRGIO LOPES CABRAL – O Secretário adiantou um pouco o assunto. O modelo jurídico hoje não possibilita novos investimentos, por ser através de um termo de parceria que venceu e que está sendo renovado mensalmente; ou seja, não dá segurança a quem está fazendo os investimentos para ampliar e adensar a rede.

Inicialmente, o modelo foi pensado para áreas de concentração de mais de 20 mil habitantes, integração com estações de metrô e terminais de ônibus, alinhamento com uma parte da rede cicloviária, que é de aproximadamente 498 quilômetros. Porém, a gente entende que o que se necessita é a ampliação e adensamento desse modal de transporte, como mostraremos mais à frente.

Eis os dados atuais: número de estações, 248; número de bicicletas, 464, e vem diminuindo, porque, conforme as bicicletas vão-se danificando, por não haver segurança jurídica, você não consegue novos investimentos; área de cobertura, 95 quilômetros quadrados – basicamente o Centro expandido -; e uma população impactada de 1,4 milhão de pessoas, o

que é ainda um número pequeno, poderia ser maior. A densidade de estações é de 2,6 por quilômetro quadrado, quando o mínimo recomendado seria algo em torno de 10 por quilômetro quadrado; então, estamos ainda um pouco distantes desse número.

O que vemos hoje de problemas, que os senhores podem constatar, e os cidadãos constatarem quando vão utilizar os serviços? A baixa qualidade das bicicletas, muito por conta dessa fragilidade jurídica no instrumento para prover mais investimentos; a manutenção ineficiente; grande distância entre as estações. Hoje a média de distância é de 900 metros, quando o ideal seriam uns 300 metros ou uma distância aceitável de 500 metros; ou seja, tem a ver com a questão do adensamento, e, para podermos adensar, o modelo jurídico tem que permitir novos investimentos. Por fim, os problemas operacionais, pois há uma demanda muito grande da Cidade e dos que se utilizam desse tipo de serviço. Hoje o horário é limitado ao período das 6 às 22 horas, e já existe uma demanda para que funcione 24 horas. A obrigação do uso de cartão de crédito é algo que limita muito o uso. Na verdade, já deveríamos ter a integração com o Bilhete Único.

Novamente, reforço que a solução de tudo isso passa por um modelo jurídico que hoje não está adequado, para o nível de investimentos que precisamos e para o tamanho da rede que queremos que haja.

Possíveis soluções: melhorar a qualidade das bicicletas; melhorar o dimensionamento das estações e a distância entre elas; ampliar a integração com o *hub* de transporte, ou seja, sempre ser um modal de transporte integrador e, aí sim, ter sua função exercida na sua plenitude; e ampliar o horário de operação e integração com o Bilhete Único. Também: modelagem jurídica, um formato sólido com indicadores de desempenho, metas e penalidades; e transparência de dados, que é um problema que hoje enfrentamos.

Impactos positivos. Nesse item, vou passar bem rápido. Não tenho dúvidas de que a bicicleta, para além do modal de transporte, tem impacto positivo tanto na saúde do cidadão como no meio ambiente. Um dado que trazemos também é o fomento ao comércio local; ou

seja, as pessoas passando para o modal de bicicleta ou mesmo como pedestres, utilizam mais o comércio local.

Aqui alguns números para observarmos o espaço que temos quando nos comparamos com algumas cidades parecidas, próximas ou com o tamanho de São Paulo, mas a maioria aqui é menor do que a cidade de São Paulo.

São Paulo hoje tem 460 bicicletas; Paris tem 16 mil bicicletas; Cidade do México tem 3.2 mil bicicletas e Nova Iorque 4.2. Lógico, Paris está um ponto fora da curva, mas se olharmos para o México, está muito distante do número de bicicletas.

O número de estações, temos 248; Paris tem 1.751; Cidade do México, 279 e Nova Iorque, 323. Em viagens por grupo de mil moradores temos 0.19, enquanto Paris tem 38.4 e Cidade do México 58.2. Esse indicador demonstra o uso da bicicleta. Ou seja, o uso da bicicleta ainda é muito baixo na cidade de São Paulo, muito por causa da disponibilidade que tem dos equipamentos.

Aqui passar um pouco que na verdade este ponto já está no plano de metas da Prefeitura e a meta é aumentar em 10% a participação de modos ativos de deslocamento de bicicleta e a pé. E existe uma linha de ação específica para o compartilhamento de bicicleta, incluir, implantar novo sistema de compartilhamento de bicicleta caracterizando uma efetiva integração com capilaridade e alcance pleno do território da Cidade. Ou seja, densidade e que abranja outros centros periféricos da Cidade.

Resultados esperados, migração da mobilidade motorizada para mobilidade ativa por bicicleta e a revisão da rede cicloviária municipal com vistas à conectividade dentro da própria malha, visando atingir um índice de 90%.

Vemos um potencial de que apenas 0.63 dos paulistanos usam bicicleta, skate ou outros modais. Não existe um espaço para aumentar essa utilização e a bicicleta tem um papel importante nisso. E as diretrizes do plano de mobilidade de São Paulo, implantar padrão único de tratamento, integração com bilhete único, sistema em todas as regiões, integração com o

sistema de transporte público de passageiros, que é um pouco do que já passamos aqui.

Então como já falei, estamos tratando aqui de um modal de transporte. A necessidade de esse modal estar integrado com os demais modais de transporte e ter a quantidade e qualidade que possa suportar a necessidade dos cidadãos aqui de São Paulo.

Inovação. O contrato estruturado contempla inovações. Ou seja, esses sistemas de utilização dos tratamentos, aplicativos e a própria plataforma do bilhete único vêm se inovando. É o foco no resultado. É o que esperamos, que com esse processo todo tenham mais bicicletas, melhores e de fácil acesso para toda a população.

A estrutura, o modelo que possibilita maior obtenção de recursos, que pode permitir que esses recursos sejam revertidos para o Município e para a própria questão da mobilidade urbana. Ou seja, ampliação e manutenção da rede cicloviária, que tem um pouco a ver com a expansão da rede para a região central, mas também para as centralidades periféricas.

Era isso que tinha e fico à disposição para demais perguntas. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Muito obrigado. Passo a palavra ao Sr. Yuri Lima, para uma exposição inicial.

O SR. YURI LIMA – Boa tarde. Obrigado pelo convite da Prefeitura para debater o assunto. Quero falar sobre três pontos que acho mais relevantes. Primeiro ponto, qual é o objetivo de se discutir a bicicleta compartilhada em São Paulo. Na essência o objetivo é ter mais gente andando de bicicleta. A questão é quanto mais. Isso é muito importante saber. Hoje em São Paulo vimos que há menos de 500 bicicletas operando. Quando começou esse contrato que estava valendo, o máximo que já houve foram 2.500 bicicletas operando e existe uma expectativa de renovação de contrato com 3 mil bicicletas sendo operadas. Corrijam-me se estiver enganado.

Então estamos falando de São Paulo, uma Cidade de 12 milhões de habitantes, objetivamente com esse contrato sendo renovado, 3 mil bicicletas. A Prefeitura, pela exposição de expectativa, gostaria de ao longo do tempo ter 15 mil bicicletas compartilhadas na cidade de

São Paulo, de 12 milhões de habitantes.

Para ter uma referência de tamanho, empresas que trabalham no sistema chinês que inovou em bicicleta compartilhada, falam em 150 mil bicicletas compartilhadas em São Paulo. E uma cidade do tamanho de São Paulo, que é Shenzhen, o Secretário Avelleda esteve lá, está indo para 1.5 milhão de bicicletas compartilhadas.

Queria fazer essa fala inicial para dar uma ideia de onde estamos e onde estão. Estamos falando em 3 mil e tem cidade do mesmo tamanho falando em 1,5 milhão de bicicletas. Temos várias gradações intermediárias até lá.

Para chegar nisso temos de enxergar o papel do mercado e nisso tem muito mérito a postura da Prefeitura de buscar interessados no mercado, buscar iniciativa privada para aportar recursos, investir na Cidade, diversificar operadores. Hoje enxergamos um ente privado investindo em mobilidade de bicicleta na Cidade, o Itaú, que coloca muito dinheiro e tem muito mérito. Essas bicicletas que temos são por causa do Itaú, que investe aproximadamente 50 milhões por ano, em bicicleta, em São Paulo.

Há alternativas em que o mercado pode investir. Como se fala na China, como se fosse o Uber da bicicleta. Por isso que estão chegando a milhões. Temos de enxergar quais são as possibilidades do mercado para poder suprir essa demanda e colocar mais bicicletas na rua. Será que é mais o modelo do Itaú que funciona?

Por último, terceiro ponto, é o que estamos colocando aqui sobre regulação. É enxergar nessa lógica de mercado os potenciais da regulação para incentivar o mercado. E os potenciais de regulação para inibir o mercado. Eventualmente até matar o mercado e aí poderemos frustrar uma expectativa de aumento de quantidade de bicicletas.

Então olho com bastante esperança. Há interessados. Vemos um movimento, as empresas estão procurando a Prefeitura. Lá fora está havendo uma revolução e defendemos que uma boa regulação pró-mercado pode fazer a cidade de São Paulo sair do patamar de 3 mil bicicletas e eventualmente conseguir chegar num patamar cem vezes maior do que isso,

com certa tranquilidade. E essa iniciativa da Prefeitura vai nesse sentido de abrir e incentivar o mercado.

Estamos à disposição para discutir e lutando para que tenham mais bicicletas na Cidade. Temos de fazer uma regulação inteligente. É bastante importante esse arcabouço legal.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Obrigado. Agradeço a sua intervenção e contribuição.

Anuncio a presença da Vereadora Soninha Francine, caso queira vir aqui, até porque há uma mesa, pode apoiar melhor o computador, venha aqui e compartilhe. Compartilhe com a gente, por favor.

Nós temos quatro inscritos, além dos Vereadores que queiram fazer uso da palavra. Então, a primeira pessoa é o Mauro Alves da Silva, do Grêmio Ser Sudeste.

O SR. MAURO ALVES DA SILVA – Mauro Alves da Silva, Grêmio Ser Sudeste e Jabaquara. Eu queria cumprimentar o Vereador Mario Covas Neto e lembrá-lo de que, na audiência passada, o representante da Diretoria de parcerias público-privadas disse, com todas as palavras, que eu estava equivocado que não existia a questão de fazer um fundo para captar recursos e questão de derivativa.

Então, a primeira coisa que eu queria perguntar para o Vereador Mario Covas é se a gente vai debater só o que está no anexo, aquelas questões das concessões, ou se a gente pode apresentar a questão do corpo principal do Projeto de Lei, e, no caso específico, essa questão do fundo.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) - É porque nós estamos numa audiência pública cujo tema é bicicletas, mas, se o senhor quiser aproveitar a fala, não há problema, porque faz parte do mesmo Projeto de Lei. Não há problema.

O SR. MAURO ALVES DA SILVA – Então, a primeira está respondida.

A segunda é: qual é o valor estimado para as bicicletas? Se, 15 milhões ou 20 ou 30 milhões?

Outra questão que faço questão de divulgar, até para o representante das parcerias, porque ele deveria ler o artigo 4º, parágrafo 2º, do PL, onde fala, explicitamente, que a criação do fundo de investimento, possibilitando investimento, celebrando o envolvimento de derivativo e outras operações de crédito.

Por que eu estou falando isso? Porque parece que estamos discutindo valores absurdos, mas, de repente, estão falando em 13 milhões de um serviço de remoção de veículos; de 15 milhões para o serviço de bicicleta. E só existe função em aprovar essa lei por causa do fundo, pois existe uma Lei Federal que exige uma lei específica.

Então, estamos aqui focando nos detalhes e minúcias, e está passando nas costas, e a gente não está vendo, a questão de um fundo. Pois se a gente seguir os modelos do Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Rio Grande do Sul, onde estão criando um fundo para captar recursos, lançar títulos para o mercado, fazer captação desses recursos, muitas vezes, a 23% de juros ao ano.

Essa é uma coisa ilegal e viola a Lei de Responsabilidade Fiscal.

Estou discutindo isso porque parece que não houve nenhuma discussão, Vereador Mario Covas, especificamente, sobre o fundo. No artigo 4º, parágrafo 2º, não existe controle social, não se sabe como é, como vai ser administrado isso.

Se for o modelo que nós tivemos dos precatórios, dos títulos do Maluf e Pitta, o pessoal lançou 600 milhões e arrecadou 300 milhões. Cinco anos depois, estavam devendo 11 bilhões.

Em Minas Gerais, Belo Horizonte, fizeram uma questão da PBH ativos, lançaram 800 milhões, arrecadaram 200 milhões e estão com uma dívida de 600 e tantos milhões.

Finalizando, eu queria só chamar atenção para, eventualmente, a gente fazer uma audiência pública sobre o PL 722/2015 que fala sobre, também, um fundo que é extensão da

Cepac, da Operação Urbana Água Espreada que está na São Paulo Urbanismo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) - Muito obrigado.

Tem a palavra o Sr. Pene Fich, do Ciclo Cidade.

O SR. BENI FISCH – Boa tarde a todos. Boa tarde aos integrantes da Comissão, às Vereadoras e Vereadores presentes, a todos os convidados também.

O meu nome é Beni Fisch e represento a Ciclo Cidade, a Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo. Temos acompanhado todo esse processo através de um grupo de trabalho que, além de mim, tem a Bianca Macedo, Daniel Guth, Eduardo Magrão, Flávio Freitas, Rafael Calábria e o Luciano de Paula.

Temos participado desse processo através de reuniões com a Secretaria Municipal de Transporte, com a SP Parcerias, com Vereadores interessados, com stay holders. Fizemos um documento de posicionamento, que inclusive pedi o direito a fala estendida para poder apresentar o que a gente considerava interessante. Gostaria de 10 a 15 minutos para a apresentação.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) - Pode entregar o documento aqui.

O SR. BENI FISCH – Ele ainda não está pronto para ser protocolado oficialmente, infelizmente.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Então, quando tiver o documento pronto, protocole.

O SR. BENI FISCH – Vou tentar resumir. A gente criou esse grupo de trabalho por pressão da sociedade civil, da imprensa, das próprias operadoras de sistema que a atual gestão começou a buscar possíveis soluções para o imbróglio jurídico institucional que todos se encontram. Essas soluções, infelizmente, foram discutidas apenas a portas fechadas com as operadoras e seus patrocinadores. Sendo que a sociedade civil, bem como a Ciclo Cidade e a Câmara Temática da Bicicleta teve acesso sobre as intenções da atual gestão apenas

através de notícias da imprensa e é com profunda preocupação que criamos esse grupo de trabalho específico para analisar e aprofundar as discussões sobre o tema, visando buscar respostas com poder público, bem como defender o interesse público que muitas vezes tem sido esquecido.

A Secretaria de Mobilidade e Transportes foi a primeira pasta que procuramos. Já realizamos três reuniões exclusivamente sobre esse tema, além de uma reunião da Câmara Temática da Bicicleta que incluiu um debate sobre bicicletas compartilhadas em sua pauta.

A SP Parcerias também se reuniu com o nosso grupo de trabalho em uma ocasião. No Legislativo também buscamos Vereadores como José Police Neto e Janaína Lima, ambos interessados no tema, e com suas equipes pudemos conversar abertamente sobre suas visões e expusemos o interesse público por trás de um bom sistema de bicicletas compartilhadas.

Na primeira audiência que teve sobre esse tema mês passado, já protocolamos um documento oficial no qual nós elencamos a atual situação do sistema, que já foi descrita muito bem pelo Vereador Mario Covas Neto, de todos os problemas que assolam o atual sistema, bem como as nossas exigências mínimas daquilo que a gente considera as garantias necessárias para que o novo sistema atenda ao interesse público. Tudo isso já está protocolado oficialmente. Já é de conhecimento público.

Eu queria fazer mais um preâmbulo com alguns dos acontecimentos que ocorreram desde essa última audiência. Desconsiderando o diálogo com a sociedade civil, as indicações já protocoladas para um bom sistema e o necessário interesse público, que deverá reger as ações do poder público.

A Prefeitura de São Paulo anunciou, através da imprensa, sua predileção pelo modelo de credenciamento de empresas através do modelo OTTC. É valente ser equivocada a comparação com o sistema de transporte individual motorizado, como Uber, Cabify e outros.

Então, sendo o sistema via OTTC aparente escolha da Prefeitura de São Paulo, o grupo de trabalho fez uma análise sobre o Decreto em vigência transpondo esse modelo para

um possível decreto focado no sistema de bicicletas compartilhadas contrapondo com a possibilidade de uma concessão pública PPP ou até diretamente operação direta pelo poder público.

Nós já também apresentamos uma lista do que nós consideramos as vantagens e desvantagens de cada sistema, temos sérias preocupações quanto ao sistema de OTCC. Fizemos vários questionamentos que ainda não foram no nosso entendimento não foram respondidos de forma plena pela gestão sobre o sistema de OTCC, que é como garantir a interoperabilidade do sistema, como garantir que as exigências no sistema público vão ser observadas, como garantir que o sistema não tenha cobertura apenas nas regiões de alta demanda e, conseqüentemente, mais lucrativas, como que vai ser feita a fiscalização, entre outros questionamentos que já encaminhamos e que não foram, na nossa visão, bem respondido.

Para finalizar, temos algumas propostas de encaminhamento para o futuro. Em primeiro lugar, gostaríamos do estabelecimento do projeto de elaboração do novo sistema de compartilhamento de bicicletas em São Paulo com duração de, aproximadamente, quatro meses para um estudo e para o planejamento detalhado desse processo, que deve envolver a definição de atividades e cronogramas específicos.

Número dois, início de um processo interativo de colaboração entre nosso grupo de trabalho aqui exposto e outros representantes da sociedade civil para identificação das principais demandas e percepções dos usuários atuais e futuros do sistema de forma a garantir que o serviço público a ser implementado atenda às exigências da população. O projeto estabelecido deve contemplar no mínimo oito reuniões com o grupo de trabalho.

Número três, o desenvolvimento de um estudo de viabilidade do sistema de compartilhamento de bicicletas contemplando estudo e projeção de demanda por viagens de bicicleta, análise de sistemas implementados em outras cidades e a sua aplicabilidade no contexto brasileiro, avaliação financeira e econômica do sistema proposto, definição de

indicadores de avaliação da qualidade do serviço, indicação de locais prioritários e o seu dimensionamento de forma a garantir cobertura mínima e ofertas condizente com a demanda estimada, entre outros.

Também gostaríamos que o corpo técnico responsável pela elaboração de estudo deve participar de reuniões com o grupo de trabalho e com outros integrantes da sociedade civil. A interlocução do Poder Público com a sociedade civil a meses de planejamento deverá ser feita pelos gestores indicados pela SMT e pela SP Parcerias.

E gostaria, finalmente, de convidar todos os integrantes da Comissão, Vereadores e Vereadoras interessadas em participar de um debate que estamos organizando entre a sua Cidade, TDP e outros *players* interessados para discutir esse estudo, discutir o que a cidade de São Paulo deseja para o sistema de frota compartilhada.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Bem, o senhor falou o dobro do tempo regimental. Não há problema. Agora, é preciso que o senhor protocole os documentos. O senhor disse que não está pronto e faz uma série de questionamentos que não teve resposta, mas o documento não está aqui. Cadê o documento? O senhor está convidando para outra coisa. Nós estamos fazendo uma audiência pública, que você poderia agora dizer as coisas, protocolar o documento, não tem o documento e o senhor está convidando para outro evento.

Quando se fala democratizar, de que as coisas tem que ser abertas, quando faz isso vocês reclamam que não deu tempo, não foi possível, e se a gente falasse a mesma coisa para você é porque a gente estava escondendo as coisas. Então, desculpe-me. O senhor pode trazer.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Muito bem. Senhor...Senhor...O senhor, se você tem alguma observação, por favor, estou pedindo para quê protocole aqui.

Fazer discurso aqui dizendo que não respondeu e etc. algo que nem foi protocolado, é um pouco de exagero da sua parte. O senhor vai me desculpar.

-Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Como não?

Arlindo Amaro.

Este projeto está aqui desde junho. Vocês tem bastante tempo para protocolar.

O SR. ARLINDO AMARO - Boa tarde. Sou Arlindo Amaro, do Ipiranga. Parabéns à Mesa.

Quero ressaltar o caso do Plano Diretor da Cidade. Sempre falamos, inclusive na reunião anterior, referente o artigo 253 e o 246 que fala sobre a mobilidade e a qualidade da ciclovias na Cidade.

Lá no Ipiranga, a gente vem solicitando desde o Plano Diretor de 2002 e eu reitero a criação de uma ciclovias entre o Parque da Independência até o Zoológico seguindo pela Avenida Ricardo Jafet ,que seria bastante interessante ligando os dois polos turísticos e fazendo uma ligação bastante interessante para nossa Cidade.

E criação de bicicletário ao longo da Avenida Presidente Wilson, também lá no Ipiranga, que liga o grande ABC, que é São Caetano até a estação do Brás. Então nós temos quatro estações de trem onde poderia ter a bicicleta compartilhada naquele trecho e ser uma via plana, caberia sim uma ciclovias naquela região pela ordem do planejamento, por que na ciclovias passadas, que foram implantadas, nós vimos que foram implantados 400 km de ciclovias a um preço de 600 mil reais o quilômetros, assim dito pelo Secretário de Transporte na época. Eu achei um absurdo 600 mil reais o quilômetro, seria quatro mil o centímetro. É muito dinheiro para se jogar uma tinta no chão e dizer que você tem uma ciclovias esburacada que tem na Cidade e ver que a ciclovias deixa muito a desejar pelo preço de 600 mil reais o

quilômetro, a não ser a ciclovia da Faria Lima e que segue até o Parque Villa-Lobos onde se vê certa qualidade.

Agradeço a atenção e até breve.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Obrigado pela sua contribuição, Arlindo. Passo a palavra para Laerte Brasil, da Confer Brasil Ciclismo.

O SR. LAERTE BRASIL – A Confer Brasil Ciclismo é uma confederação de classe dos ciclistas, desportistas e urbanos da cidade. Confederação de classe. Não tem nada a ver com a Confederação Desportista, inclusive a Uni Global Trabalho e Cidade, que é o organismo da Unesca, universidade de massa.

Para falar do ciclismo, eu tenho um café no bule, porque quando eu estava com 17 anos - eu já vi o Secretário Poit falar de várias empresas que ele construiu - quando eu estava 17 anos, já tinha a visão do empreendedorismo. Eu passei de casa em casa dos meus parentes e tios, inclusive eu sou classe média, família parte de pai e minha tia foi primeira-dama, foi casada com Governador do Estado da Bahia. Vou falar uma história. O meu pai foi Vereador também e ele apoiou o pai do Doria a Deputado Federal, só que os dois foram combater o regime militar. O pai do Doria teve que exilar do país, mas meu pai não foi exilado porque ele tem um irmão que a General do Exército. Então, segurou a barra.

Em dezembro, recebemos 120 bicicletas e minha mãe falou: “para quê você quer tanta bicicleta?” Nós alugamos um galpão e instalamos uma empresa de aluguel de bicicleta. Quando estava com 19 anos, vendi a empresa e, hoje, a empresa lá em Salvador tem quase 100 funcionários.

Agora, através da Unesco, instituímos uma empresa aqui na área da mobilidade do ciclismo.

Defendemos o sistema de compartilhamento de bicicleta na cidade de São Paulo. Agora desde que seja um projeto da universal aberto para todas as organizações, empresas que querem entregar o sistema e não voltado só ao monopólio, para China ou outro país.

Sobre o Poit, eu debati as ciclovias na cidade de São Paulo e defendi até o término do governo Haddad só 200 km de ciclovia, mas uma ciclovia de alta qualidade, porque as ciclovias foram pintadas e não reúnem condições de segurança. Queria saber qual o projeto que o Doria tem de reconstruir as ciclovias com material de alta qualidade e principalmente a segurança. A população de São Paulo quer o sistema de bicicleta, só que não existe segurança. Você põe uma bicicleta na ciclovia e é assaltado.

Estamos vivendo em uma cidade violenta que hoje você não sabe se cidadão sai para o trabalho, para a escola, para o lazer e não sabe se volta ou fica. Está virando uma cidade sem lei. O bandido armado roubando e assaltando todo mundo na Cidade.

Obrigado pela palavra.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Obrigado, Laerte Brasil. Tem a palavra o Sr. Eduardo Merheje, do Centro Democrático dos Engenheiros.

O SR. EDUARDO MERHEJE - Boa tarde, pessoal. Cumprimento todos em nome do Vereador Mario Covas. Hoje não estou muito bem, não estou bem de saúde, mas eu quero falar, primeiro, do mérito ao Bradesco, que não foi citado. Quando foi dito que o Itaú era percussor de um monte de coisa aqui. Eu acho que o Bradesco foi o primeiro que começou e quero dar a seguinte sugestão: verifiquei que problemas das bicicletas que estão estragando. Fala-se muito de uma situação, mas eu acho que a causa principal está justamente no trajeto. Queria sugerir ao processo de desestatização, o sistema de permissão de espaço em área. Normalmente, pode estar no eixo das avenidas, das ruas e que esse espaço estaria sendo também negociado.

Então, não adianta querer incentivar a bicicleta em São Paulo com isso que nós acabamos de ouvir e falar, quer dizer, nós temos realmente irregularidades estão aí na cara da gente. Se você pegar e colocar no Google bicicleta, rota de bicicleta, é uma planta que parece que um gato subiu em cima e começou a arranhar para tudo quanto é lado. Por quê? Politicamente era interessante atingir bicicletas em todos os bairros da cidade para ter voto?

Não é assim que faz gestão de uma cidade.

Então, pode-se criar um sistema de permissão de espaço. Permissão por que, de repente, a Sabesp tem embaixo pode estragar. Inclusive, é uma forma de você pegar e obrigar a infraestrutura da cidade acontecer, porque ela não acontece, é um remendo, eterna manutenção. Isso não sobrevive, não se pensa em durabilidade, não se pensa na qualidade do processo. Olha o que a Nestlé colocou dentro do Ibirapuera. Dá um tapetinho lá, o verde e azulzinho ali de ciclovia, quer dizer, o trajeto é muito importante.

Então, o projeto poderia permitir, principalmente, a ligação entre os parques. Aí sim poderia se pensar num compartilhamento decente, que realmente fizesse com que o turista que chegasse ao Parque Ibirapuera, conseguisse ir até o Zoológico, Jardim Botânico da Cidade.

Assim vamos realmente progredir e fazer o urbanismo de São Paulo. Não me façam acreditar que o paulistano não serve para ser metropolitano e tem que se fechar nos seus bairros e jogar o que não presta para o bairro que está do lado. Vamos fazer um urbanismo decente. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Obrigado. Anuncio a presença do Vereador Rinaldi Digilio. Passo a palavra para Vereadora Soninha Francine.

A SRA. SONINHA FRANCINE – Obrigada, Vereador. Tenho tido muitos problemas nos últimos anos com movimentos ciclo ativista porque eu fiz muitas críticas às ciclovias e ciclofaixas implantadas pelo Prefeito Haddad e eu me resenti muito do fato de que os ciclo ativistas eram sempre muito criteriosos e muito exigentes, como foram aqui hoje pela Ciclo Cidade, e adotaram nos últimos quatro anos uma postura de que qualquer coisa é melhor do que nada, mesmo que seja ruim, pelo menos, é simbólico, é uma conquista de espaço. Eu absolutamente não concordo com isso. E menos ainda porque foi uma conquista de muitos anos para passar a ver a bicicleta mais como um meio de locomoção com direito ao viário e que não estava em briga contra ninguém. E virou de novo, ou mais ainda, uma briga do modo

como foi feito.

O Secretário Jilmar Tatto, eu tenho aqui... Eu estou no modo privado do Youtube e eu vou compartilhar para quem quiser ver. Eu estava na reunião em que ele anunciou 400 quilômetros de ciclovia. E ele disse textualmente: “A gente vai sair fazendo, porque é assim que se faz. A gente vai sair fazendo. Vai ter briga? Vai ter briga. Vou reclamar que não passa bicicleta nenhuma? Vou reclamar. A gente vai sair fazendo e, se estiver errado, a gente refaz”. Admitindo que poderia estar errado e que a gente iria refazer, e refazer tudo com dinheiro público e a custo de intervenções hostis na vida da Cidade, que acabaram gerando rejeição à bicicleta onde não havia rejeição.

Ele foi assumidamente, declaradamente, autoritário. Quando eu falei sobre isso: “Secretário, mas a gente faz de qualquer jeito e depois refaz se for o caso? Tem tanto plano já. Tanto plano.” E ele me falou: “De que adianta? Tem muito plano, sim, mas está tudo lá no papel”. Bom, era o caso de colocar os planos para andar. E a gente continua tendo muitos planos. Tem o PlanMob, que é um bom plano. Ele só não faz jus ao título de plano porque, como sempre, os planos municipais – todos, seja de que Governo for, seja qual processo for -, não são planos. Eles têm metas, objetivos. Então, até 2026 ter 2 mil bicicletários pela Cidade. bom, para termos 2 mil bicicletários daqui a nove anos, você tem de ter o plano: no primeiro ano, isso; no segundo ano, aquilo. Você tem o Plano Diretor Estratégico.

A gente quando fala em sistema cicloviário tem de pensar na demanda atual e na demanda futura, na demanda projetada. Então, eu acho que a gente já tem muitos planos; já tem muitos foros; tem as audiências públicas, que estão acontecendo extensamente, com a presença do Secretário, o que é uma coisa rara o Secretário ficar, falar e ficar ouvindo até o final; a gente tem pesquisa origem/destino, agora, se não me engano, fazendo a edição mais atual.

E uma coisa para terminar, Vereador – e eu nem citei metade dos planos municipais que a Cidade tem: Habitação, Educação, Cultura. Todos fazem referência à mobilidade e à mobilidade ativa, inclusive. E vamos nos lembrar de que a lei, que está em discussão na Casa, não faz a concessão. A concessão é um processo posterior, com edital, com termo de referência, com processo de consulta pública, com acompanhamento de Câmara, Tribunal de Contas, Judiciário, Ministério Público e sociedade civil organizada e desorganizada.

Então, parece que, agora, a gente já está decidindo: vamos conceder. Não. A gente está fazendo uma lei para estabelecer as regras mínimas para o processo de concessões que tem pela frente.

Eu juro que eu vou ser tão rigorosa como eu sempre fui.

Obrigada. (Palmas)

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

Com a palavra o Vereador José Police Neto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Presidente, eu preparei uma brevíssima exposição, que vai tentar percorrer exatamente o que a Soninha, aqui, nos trouxe.

- Orador passa a se referir às imagens exibidas na tela de projeção.

O SR. JOSÉ POLICE NETO - Se nós estamos trabalhando com uma legislação que pretende nortear o compartilhamento de bicicletas, a ideia é oferecer esse mínimo arcabouço, porque o que a gente recebeu – e, aí, isso é importante a participação e a contribuição do Parlamento -, um projeto de lei que tem um anexo com seis itens, e um dos itens é esse, que acabou de ser apresentado.

Portanto, eu tento, neste momento, avançar daquilo que é um item no anexo, mais para um capítulo, quem sabe, dentro do projeto, com as diretrizes gerais e, quem sabe, algumas diretrizes específicas, para garantir, um pouco, do que a gente sonha em ter na Cidade. Talvez não um milhão de bicicletas, mas um volume de bicicletas bem espalhado pela Cidade, bem sincronizado quanto à relação de produção de uma oportunidade de mobilidade ativa, com segurança e com previsibilidade.

Então, os objetivos que a gente traçou, aqui, para nortear a nossa elaboração: reduzir gastos públicos e ampliar a eficiência administrativa. Aqui, estamos falando de um dos modais, se não o mais eficiente, eficaz, efetivo e sustentável. Então, a gente está falando que a gente melhora tudo. Então, a gente melhora o transporte público, o transporte individual e, portanto, tem diversas externalidades. Gerar recurso a partir da delegação. Então, tem uma oportunidade de geração e recurso. Garantir direitos do usuário a preço justo. Então, fundamental a gente trabalhar, também, com a questão de como você vai permitir o acesso a isso. Atender as diretrizes para o sistema cicloviário previsto no PDE e no plano. Então, é importante a gente já sinalizar que isso dialoga com o plano de mobilidade, mas também com as regras impostas pelo PDE. Incentivar investimentos privados com a sinergia, que é tão necessária com o nosso plano de mobilidade. E estimular a livre concorrência que pode nos

dar preços competitivos e qualidade no serviço.

Eu trago, a debate, o primeiro documento trazido pelo (?) Cidade. Ele orientou, um pouco, então agradecer o esforço que todos estão fazendo, mas também trago documentos internacionais que vêm mobilizando as fórmulas que o mundo absorvendo o compartilhamento de bicicleta.

E a proposta que a gente traz, neste momento, é a seguinte: garantir a adoção de um modelo de delegação, de serviço por credenciamento. Aqui, a tese é buscar a modelagem mais simples. Se a bicicleta é algo que se insere na sociedade de maneira simples, eu não posso criar uma grande disputa, uma grande ação concorrencial quando eu preciso capturar todos aqueles que podem colocar 100, 200, 500, 1000, 5000 ou 20.000 bicicletas. Eu acho que a gente tem de ter a capacidade de atrair um maior volume de atores – sejam sociais e econômicos.

Então, o que a gente traz no Capítulo: o sistema de compartilhamento de bicicleta é serviço público municipal delegado - então, aqui, já deixamos claro que é um serviço público -, para a exploração às empresas credenciadas, devendo garantir simultaneamente o atendimento às normas de segurança, à livre escolha do usuário e os objetivos, diretrizes e ações do sistema cicloviário previstos no Plano Diretor e no Plano de Mobilidade.

E, aí, cito metas, no próximo *slide*, que são aquelas que nos lançam a um sistema bastante equilibrado. A rede tem de atender 40% da mancha urbana. A integração com os outros modais – ônibus, metrô, trem. A integração do Bilhete Único, como forma de pagamento. Um serviço adequado à densidade de utilização. Então, nós temos pesquisas de origem/destino que vão permitindo, em uma escala das distâncias de 5 quilômetros e dizendo onde eu preciso mais oferecer bicicleta. Coletar dados e oferecê-los com maior transparência a todos, porque, se esse sistema vai continuar em operação, ele pretende capturar outros, que não aqueles que iniciarem esse processo. E ter uma base de indicadores de desempenho e avaliações dos usuários, que possa orientar o crescimento do sistema, mas, também, reajustes do próprio sistema.

Como se dá o credenciamento? A gente já tem uma pequena experiência quanto a isso. A cidade de São Paulo, entre 2005, 2015 e 2016, realizou, por parte da SP Negócio há época – hoje SP Parceria – um sistema de modelagem de cadastramentos de organizações de operadoras de transporte, operadoras de tecnologia da informação. E, aqui, eu trago como que seria, em nossa modesta opinião, nesse começo de debate, isso. O serviço seria prestado com

bicicleta compartilhada, com ou sem motorista. Então, ainda abrindo a possibilidade de você ter o trânsito de bicicletas com condutor. A ideia é permitir a todas as operadoras de tecnologia de transporte credenciado esse modelo. E, aí, você vai estabelecer qual é o tipo mínimo de bicicleta e qual a distribuição que essa bicicleta tem de ter no território. E, aí, você tem as exigências de investimento que você vai impor a esse credenciamento.

No próximo, a gente trabalha com o atendimento a segurança. Então é importante lembrar duas informações trazidas pelo Secretário na última reunião, que um deles trabalha com o conceito dos para ciclos, onde as bicicletas que não tem estação serão guardadas e como você vai distribuir isso para Cidade de São Paulo. Então esses dois artigos estão trabalhando com esses dois conceitos. Primeiro como você a aprovação da instalação CET e CPPU e Conpresp e como ele vai distribuir para a Cidade de São Paulo.

No próximo, a sinergia de investimento no sistema. Aqui definimos uma única regra, este é um sistema que ao arrecadar recursos, ele retroalimenta o mesmo sistema para que a gente não faça com que o ciclista da Cidade de São Paulo pague para pedalar. Imaginar que o sistema de compartilhamento de bicicleta pode auferir algum resultado de ônus. e esse ônus vai para um terceiro, estaríamos cobrando para o ciclista da cidade pedalar, não faz nenhum sentido, por isso ele retroalimenta o próprio sistema e ai a gente fecha com um último artigo que ele vai dizer das disposições gerais. Ele fala da não discriminação e estamos trabalhando aqui com as regras mínimas de como esse sistema se espalha pela cidade, como ele atinge uma mancha urbana de 40% nos cinco primeiros anos. Tem cidade para trazer mais de um ou dois, ou três, operadores o que poderia ser trazido em uma grande disputa concorrencial e na realidade a gente tenta capturar todos aqueles que querem com suas 200, 300, 1000, 2000, 20 mil bicicletas integrar a um sistema, ai quem sabe, daqui uns quinze, vinte anos, quando a Cidade de São Paulo atingir volume de bicicleta significativa possa levar a uma concorrência sim, ai, ter densidade para uma disputa diferente do modelo que estamos trabalhando agora que é um modelo mais colaborativo que você consegue trazer todos aqueles que tem oferta de bicicletas e sistemas para dentro da nossa Cidade de São Paulo. Era essa a apresentação.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Muito obrigado, nobre Vereador Police Neto, como sempre, em todas nossa audiências apresenta sugestões com conteúdo, com estudo. Parabéns.

Passo a palavra ao Sr. Sergio.

O Sr. SERGIO – Inicialmente obrigado a todos pelas contribuições e perguntas.

O Sr. Mauro colocou a questão do fundo. O Art. 8º desse PL ele menciona um fundo. Esse é um fundo contábil que pretende ser criado para garantir as PPs. Esse fundo é garantidor de PPs e concessão, e a legislação que cria as PPs e concessões, também cria a figura desse fundo para poder prestar garantias dessas PPs, Não é um fundo de caráter negocial. Não é um fundo de cotas, é um fundo contábil interno da Prefeitura do Município de São Paulo.

O senhor também perguntou a cerca dos valores das bicicletas. Esse valor ainda não foi levantado. O nobre Vereador Police colocou aqui a ideia de que esse valor seja auferido com outorga e seja revestido no próprio sistema de bicicletas. Mas para ter um numero no Rio de Janeiro, tem um sistema com 2600 bicicletas que gerou um contrato de cinco anos, e uma outorga de 25 milhões para Cidade de São Paulo. É um numero, modelo um pouco diferente, mas só para ter uma base.

Sr.Bene Ficher que fez a explanação, só mencionar que estamos abertos ao debate. Tivemos em conjunto na São Paulo Parcerias e estamos abertos a novas reuniões. O intuito aqui que o modelo seja o melhor para o cidadão.

O Sr. Arlindo Amaro, falou do Plano Diretor, falou do bicicletário, e ciclovias, que são outros pontos que estamos observando dentro desse plano.

O Sr. Laerte Brasil, que mencionou sobre a segurança. Creio ser um ponto que estamos atentos, para o cidadão poder explorar maneira adequada o modal de transporte e bicicleta. Isso o Eduardo Merege que falou um pouco ai do trajeto e da permissão, como

sugestão, está anotado e vamos dar uma avaliada, muito obrigado a todos e agradecer a nobre Vereadora Soninha Francine pelas palavras e esclarecimentos, e o nobre Vereador Police Neto pelo material preparado o qual iremos analisar. Muito obrigado.

O SR. WILSON POIT – Complementando e finalizando nossa participação, quero agradecer a presença de todos em mais uma audiência pública, agradecer aos Srs. Mauro, Arlindo, Brasil Laerte, Eduardo Merege, dizer ao Bene Ficher que estamos à disposição para protocolar esse documento finalizado. Já tivemos reuniões anteriores. Agradecer muito aos Srs. Vereadores presentes, minha amiga, Vereadora Soninha, acho que colocou muito bem aqui que não estamos promulgando nenhuma concessão, mas estamos nessa Casa, ouvindo a todos, e já são muitas audiências. Colocamos alguns PMIs no mercado, também para ouvir o mercado. Ainda temos vários passos pela frente. O importante não confundir o momento da apresentação de um PL, ou de soltar um PMI como soltamos para os parques, para os cemitérios, agora para os terminais de ônibus e brevemente para os outros projetos, com o edital. O edital de licitação é algo que virá mais ao final do ano, de Deus quiser alguns outros no início do ano que vem. Não queremos vender falsos prazos aqui para os senhores e teremos novas audiências públicas quando, com todas essas contribuições, revisarmos isso e levarmos para licitação ir para os contratos. É importante essa observação de que estamos no início de um projeto, certamente vitorioso para essa Cidade de São Paulo, porque vai enxugar o tamanho do Estado dar mais liberdade para o setor privado e principalmente que o cidadão paulistano tenha serviços de melhor qualidade desonerando o Município. Esse é o projeto de uma maneira geral, o plano municipal de desestatização.

Mais uma vez também agradecer o nobre Vereador Police Neto, sempre apresentando aqui seus documentos, apresentações, sugestões, inclusive nesse caso por ser um ciclo ativista está bastante ligado a todos, certamente vamos aproveitar aqui contribuições dele para levarmos em frente esse PL, e possivelmente, depois o PMI, e o edital de licitação. Agradeço muito da minha parte a presença de todos mais uma vez, estaremos aqui segunda-

feira novamente, continuando audiências publicas desse PL. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Há mais alguma contribuição? Não havendo. Vou encerrar, peço licença ao Presidente titular...(Pausa)

Devolvo a palavra ao Sr. Presidente Mario Covas Neto.

- Assume a presidência o Sr. Mario Covas Neto.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Comunico a todos que na próxima segunda-feira, dia 21 às 15hs, teremos a próxima audiência pública desse PL, sobre mobiliário urbano. Convido todos que quiserem participar, por favor, tragam suas contribuições. Aqueles que quiserem, ainda, especialmente o rapaz que fez a colocação aqui, que quiser trazer contribuições, etc.. ainda há tempo. Tragam, porque isso será encaminhado ao governo e aqui a própria Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa para os demais vereadores. que seja uma contribuição para, na hora em que votar em plenário, tenhamos uam visão geral das coisas. Agradeço a presença de todos.

Estão encerrados nossos trabalhos.