



FL. Nº
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº
CMSP – NOME DA CPI
Nome - RF

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

PRESIDENTE: TONINHO PAIVA

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo
DATA: 28/07/2017

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Transcrição *ipsis verbis*

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Boa tarde a todos. Com as presenças do Vereador Police Neto; do Sr. Wilson Poit, Secretário Municipal da Desestatização e Parcerias; do Sr. Sérgio Lopes Cabral, Diretor da São Paulo e Parcerias; Irineu Gnecco, Secretário Adjunto da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte; André Castro, Assessor Especial da Secretaria de Mobilidade e Transporte; e Yuri Lima do Bairro da Gente; estão abertos os nossos trabalhos.

Informo que esta reunião está sendo transmitida através do portal da Câmara Municipal de São Paulo, endereço www.camara.sp.gov.br *link* *auditórios online*.

A realização desta audiência foi divulgada no *Diário Oficial da Cidade de São Paulo*, no portal da Câmara Municipal de São Paulo e nos jornais de grande circulação.

Esta audiência vai tratar do projeto de lei 367/2017, autoria do Executivo, Prefeito João Agripino da Costa Doria Júnior. “Disciplina as concessões e permissões de serviços, obras e bens públicos que serão realizadas no âmbito do Plano Municipal de Desestatização – PMD; introduz alterações na lei nº 16.211, de 27 de maio de 2015”. Tema: Sistema de Compartilhamento de Bicicletas.

Abrindo a palavra ao Sr. Wilson Poit.

O SR. WILSON POIT – Boa tarde a todos. Obrigado pelas presenças.

Aqui mais uma vez, estamos dando prosseguimento a mais uma audiência pública do PL 367/17, que trata de uma série de concessões a serem feitas pela Prefeitura do Município de São Paulo, sempre – como já dissemos – com o intuito de que o Governo tenha energia e recursos suficientes para focar no que a população mais precisa, no que é essencial: Educação, Saúde, Habitação e Segurança e passarmos à gestão de algumas empresas públicas, vendermos imóveis e também o espaço do Anhembi e de Interlagos, fazendo também a concessão de diversos serviços em nossa cidade para o verdadeiro criador de riquezas, para o empreendedor e a cidade ficar apenas como ente fiscalizador.

Dentro do PL 367 já tivemos, esta semana, mercados municipais; tivemos os

parques; o sistema de bilhetagem; e hoje vamos falar do sistema de compartilhamento de bicicletas. O objetivo principal desse PL será – quando tivermos a aprovação por esta Casa, com a sugestão dos senhores – uma lei que dê mais segurança jurídica para que possamos ter um sistema muito maior e melhor de compartilhamento de bicicletas em São Paulo, como há em outras cidades do mundo.

Hoje o sistema é juridicamente frágil, o que está impedindo a sua ampliação, manutenção e a sua presença em mais locais da cidade. Queremos muito mais bicicletas, muito mais estações em locais diversos, não só no Centro, queremos o adensamento no Centro, mas também a presença de mais estações junto ao metrô, aos terminais de ônibus; em uma série de equipamentos municipais.

Haverá uma apresentação agora, rapidamente, antes de ouvirmos as sugestões dos senhores, para darmos uma segurança jurídica através de uma lei a um sistema que já existe hoje na cidade, para que possamos atrair mais investimentos, mais patrocinadores, mais empresas para fazerem os serviços, e São Paulo ter uma quantidade muito maior de bicicletas disponíveis para os cidadãos do que tem hoje.

Para finalizar, sempre reforçando, a Secretaria de Desestatização e Parcerias, é um compromisso do Prefeito João Doria, desde o primeiro dia de sua campanha, para que o Estado-Empresário reduza a sua presença, fique focado no que a população mais humilde precise e transfira recursos para o Fundo Municipal de Desenvolvimento Social, que foi criado nesta Casa por uma lei, este ano. O Fundo vai concentrar todos os recursos, desonerações e haverá investimento nas áreas sociais, no que a população está realmente precisando e onde a presença do Estado é bastante necessária.

Agradeço a presença dos senhores. Estaremos aqui até às 18h ouvindo as sugestões, as perguntas, anotaremos tudo.

Cumprimento – além dos presentes – o pessoal de casa, que está nos assistindo pela TV Câmara, e os Vereadores presentes, o Presidente da Mesa, o Vereador Police Neto e

em seu nome, os demais Vereadores; também o Secretário Irineu hoje representando o Secretário Avelleda. Muito obrigado. Quero convidar o Dr. Sérgio – Presidente da São Paulo Parcerias, para passar alguns *slides* abrindo a sessão.

(Palmas)

O SR. SÉRGIO LOPES CABRAL – Boa tarde a todos. A ideia é uma apresentação rápida para darmos um pano de fundo para a audiência. Como disse o Secretário, agora é o momento de ouvirmos as opiniões. A ideia é dar um pano de fundo do cenário atual e aonde pretendemos chegar com esse arcabouço jurídico que permite mais investimentos nesse projeto.

Então atualmente o modelo jurídico adotado é um Termo de Cooperação. Esse termo, como noticiado hoje, está vencido, temos renovado mensalmente. Esse é um instrumento frágil, não permite que tenhamos mais investimentos. Olhando hoje o mapa de cobertura da rede atual observamos que há uma concentração em áreas com mais de 20 mil habitantes por quilômetro quadrado, ou seja, em área adensada. Existe integração com estação de metrô e com terminais de ônibus, e existe alinhamento com parte da rede cicloviária existente. Porém, observamos que poderia ser ampliada e mais adensada, ou seja, há espaço enorme para atendermos outras áreas da cidade e adensar aonde já existe. Quando olhamos para os dados atuais observamos um número de estações: 248, número de bicicletas: 464; uma área de cobertura de 95 km² - que é basicamente o Centro Expandido -; e uma população de impactada de 1,4 milhão de pessoas, que poderia ser mais. A densidade das estações é de 2,5 km², o ideal estaria entre 10 e 16, mais ou menos.

Os problemas que observamos, que todos os senhores no dia a dia observam, bicicletas de baixa qualidade, manutenção ineficiente, grande distancia entre as estações. Hoje as estações, em média, distam 900 metros de uma para a outra, o ideal seria 300; aceitável, 500. E também a integração com o Bilhete Único porque hoje basicamente é via uso do cartão de crédito.

Os problemas operacionais são: limitação do horário de uso, que já é uma demanda da cidade para que o horário seja estendido, há planos para ser 24h; e, de novo, o modelo jurídico, que não permite que os investimentos acabem acontecendo.

As soluções estruturais possíveis: melhor qualidade da bicicleta; melhorar o dimensionamento das estações entre elas, as distâncias entre elas; ampliar a integração com os demais transportes, tudo isso ligado com a ampliação dos investimentos. Também ampliar o horário e que haja integração plena com o Bilhete Único, tornando o mais integrador possível com o modelo da bicicleta. Também o modelo jurídico, que seja em formato sólido, com indicadores de desempenho que possam ser cobrados de quem estiver prestando o serviço; que haja transparência nos dados, penalidades e que permita um volume de investimento necessário para que esse modal de transporte surta realmente efeito na cidade de São Paulo.

Aqui temos algumas frases, algumas considerações, algumas constatações ao longo do mundo. No plano francês fez aumentar em 80% o número de pessoas indo de bicicleta ao trabalho; promover melhoria urbana; para problemas de trânsito e poluição, a única alternativa é investir de maneira maciça em transportes coletivos e nas bicicletas, ou seja, é uma tendência mundial, uma tendência que se observa no dia a dia na cidade. Em Washington, reduziu o congestionamento, melhorou a qualidade do ar. Pedalar é um transporte mais ativo e traz benefícios tanto à saúde física quanto mental. Ou seja, vários institutos importantes, pessoas importantes que militam nas grandes cidades do mundo nos trazem os impactos que causaram na cidade quando se ampliou a rede de bicicletas. Acho que há outro ponto importante, em Nova York o comércio local se beneficiou, ou seja, mais pedestres, mais ciclistas circulando gerou mais oportunidades de negócios.

Um pouco comparando São Paulo com casos internacionais, observa-se o espaço que precisamos crescer. O número de bicicletas, 464; em Paris há 16 mil; na Cidade do México, 3,2 mil; em Nova York 4,2 mil. Em número de estações, estamos com 248; Paris tem 1.751; na Cidade do México, 279; em Nova York, 323. Há um indicador que demonstra a baixa

utilidade da bicicleta quando se *pega* viagem por grupo de moradores. Em São Paulo, 0,19; na Cidade do México, 158. Enfim, há um grande espaço pra gente percorrer e tentar se aproximar do ideal com esse modal de transporte.

Reforçando o que faz parte de uma meta da Prefeitura, meta da Secretaria dos Transportes: aumentar em 10% a participação dos módulos ativos de deslocamento – de bicicleta até de outros modos ativos. Existe uma linha de ação específica para o modal bicicleta, que é incluir e implantar novos sistemas de compartilhamento de bicicletas caracterizando uma efetiva integração, capilaridade e alcance pleno de todo território da cidade, que é o que a gente busca com esse PL, que é atrair mais investimentos.

Acho que o grande é conseguirmos aumentar o indicador de que apenas 0,73% dos paulistanos usam bicicleta, *skate* ou outros modos não motorizados. Acho que o objetivo é melhorar esses indicadores, incluir realmente a bicicleta como modal de transporte nesta cidade. Muito obrigado.

Era isso, estamos à disposição, ao final, para eventuais respostas às perguntas.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Agradecemos o Sr. Sérgio Lopes Cabral, Diretor da São Paulo e Parcerias.

Tem a palavra o Sr. Yuri Lima.

O SR. YURI LIMA – Olá, boa tarde. Gostaria de agradecer o convite da Prefeitura do Município de São Paulo para fazer este debate. Vou procurar ser bem rápido porque acho mais importante o diálogo do que a exposição.

A primeira coisa é uma visão de que a bicicleta compartilhada, ela incluída no eco sistema, tem sido reconhecida mundialmente como um grande impactador sistêmico da transformação social, ambiental e econômica de uma cidade.

Temos aqui nove itens de impacto em que a bicicleta tem influencia: saúde, segurança, acessibilidade; deslocamento quanto ao tempo das pessoas, meio ambiente; bem-estar; benefícios sociais; economia local; e inclusive impacto fiscal, que foi reconhecido na lei

mencionada anteriormente e aqui aprovada em dezembro do ano passado.

A bicicleta também está alinhada com os objetivos do desenvolvimento sustentável. Claramente, vemos um diálogo entre as políticas da expansão da bicicleta nas cidades com os objetivos do desenvolvimento sustentável da ONU, com a ODS.

No mundo inteiro, cada vez mais, cidades estão implantando políticas de bicicletas compartilhadas. Essa tendência é crescente, vem de uma quase nada para, nos últimos anos, ter uma explosão.

Com relação ao número de bicicletas compartilhadas, tem havido uma revolução, nos últimos três anos mais especialmente. Pra citar, na China, de um ano para o outro, dobraram o número de bicicletas compartilhadas. De 2015 para 2016, em 2016 foram quase 2 milhões de bicicletas compartilhadas; e este ano vão dobrar o número de 2 milhões de bicicletas compartilhadas. Está havendo um crescimento exponencial na China, a grande inovação do mundo quanto às bicicletas está vindo da China.

Sobre a *bike* compartilhada, mais especificamente, sobre a eficiência do sistema, que é algo que chama a atenção naquele quadro mostrado anteriormente, a quantidade de *bike* compartilhada em São Paulo é hoje insignificante em relação ao mundo inteiro. Existem pesquisas contundentes quanto à relação de eficiência do sistema, quanto mais *bike* mais eficiência. O que é eficiência? Mais uso, mais viagens por *bike*. A situação é tão precária em São Paulo que não tem o menor sentido o sistema do jeito que está. Ele pode aumentar muito. Ao olharmos esse quadro, que já é relativamente antigo, não é do ano passado, mostra um *Vélib* com mais de 10 *bikes* por km² e tem taxa de utilização bastante alta. Barcelona, Nova York, todas essas cidades com eficiência do sistema muito maior.

Como tendência tem havido a integração de aplicativos com a bicicleta e melhoria também na tecnologia da bicicleta. Os aplicativos para bicicletas têm provocado uma mudança drástica no ambiente de desenvolvimento de empresas, de *startups* de *bikes sharing*, que estão mudando, que estão revolucionando o modelo.

Essa é uma foto da China, olhamos para bicicletas inteligentes compartilhadas e no modelo livre, sem doca, sem estação, com diferentes tipos. Não é somente a cor diferente, não é apenas diferença estética, você tem diferentes ofertas de qualidade de bicicletas, de tecnologia e está havendo um ambiente de turbilhão de inovação, de competição no mercado chinês. As grandes cidades chinesas, do porte de São Paulo, há mais de 30 empresas oferecendo *bike sharing* hoje e a cada dia cresce o número de *startups*.

Também tem havido a integração com outros equipamentos. No ecossistema de *bike sharing* existem estações inteligentes, totens inteligentes e bicicletas inteligentes como tendência. Uma tendência que ainda está mais nas bicicletas elétricas, sem ser compartilhadas, mas começa a haver iniciativas no mundo de bicicletas elétricas compartilhadas. Relatórios internacionais mostram que isso deve ser predominante nos próximos anos, bicicletas que hoje não são elétricas, elas estão facilitando a entrada de novas pessoas que eram avessas às bicicletas, inclusive grupos que são bastante relevantes do ponto de vista da saúde, do ponto de vista das finanças públicas como as pessoas mais idosas, que são um grupo de usuário que estão entrando bastante usando as bicicletas elétricas. Também pessoas que são motoristas de carro avesso ao uso da bicicleta por uma questão, dentre outras coisas, chegar suado ao trabalho, elas passaram a usar as bicicletas elétricas. Está havendo uma revolução das elétricas pelo mundo, ainda não chegou de maneira maciça nas *bikes* compartilhadas, mas há uma tendência a chegar.

Na Holanda, que é um país precursor do uso da bicicleta, ano passado, mais da metade das bicicletas vendidas era elétrica, mostrando uma mudança, um inflexão na curva apontando uma tendência.

Por último, na discussão aqui em São Paulo, quero citar três pontos. A primeira coisa é que precisamos de um arcabouço regulatório convidativo, regra amigável, convidativa e clara é o espírito que se percebe na Prefeitura de convidar o empresário, a iniciativa privada a participar das necessidades da cidade. Vejo isso como muito positivo, e é uma construção que

não vai se encerrar com o que estamos discutindo, vai evoluir ao longo dos anos. O que se vê no mundo é uma transformação tão rápida, é difícil prever o que vai acontecer do ponto de vista regulatório.

Esta foto é da China, vemos vários atores diferentes quanto às bicicletas compartilhadas, literalmente estão inundando a China com as compartilhadas. Em São Paulo fala-se de uma expectativa de 15 mil compartilhadas como meta ambiciosa. A China tinha programa de bicicleta compartilhada modelo São Paulo, modelo Paris, bicicletas com doca, com player, concessionada, e você via amarras para evolução do sistema. Chegaram às startups inovadoras, uns moleques que há quatro anos estavam na faculdade, inventaram sistemas de negócios diferentes, há quatro anos não havia nada disso. Nas cidades chinesas, enormes, 25 milhões de habitantes, havia 10 mil compartilhadas numa cultura acostumada com a bicicleta. Aí se vê, nos últimos dois anos, uma revolução das *bikes sharing*, que ainda vai chegar em São Paulo, as empresas estão interessadas em chegar aqui. Conheço, conversei com pelo menos três desses players chineses, que querem vir. Estão esperando que o ambiente regulatório fique mais convidativo, que a infraestrutura de modo geral seja convidativa para entrarem aqui.

Na China há cidades saindo de 10 mil bicicletas compartilhadas para neste ano, em mais de uma cidade chinesa, ter mais de um milhão de bicicletas compartilhadas. Esse é o nível de impacto que acontece por lá.

Por fim, vejo que a competição está sendo prevista. Acho que este debate está em momento correto.

Obrigado.

(Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Muito obrigado, Sr. Yuri.

Registro a presença dos Vereadores Rinaldi Digilio e Zé Turin.

Tem a palavra o Secretário Adjunto Irineu Gnecco, da Secretaria de Mobilidade e

Transportes.

Informo ainda que ao lado à esquerda abriremos as inscrições aos senhores que quiserem se manifestar ou que quiserem esclarecimentos. Registro também a presença do Vereador Reginaldo Tripoli.

O SR. IRINEU GNECCO – Boa tarde a todas. Boa tarde a todos. Queria cumprimentar a Mesa cumprimentando o Vereador Toninho Paiva, conduzindo esse trabalho. Queria aqui, em nome do Secretário Municipal de Mobilidade e Transporte, Sérgio Avelleda, dar um abraço a todos. Ele infelizmente não está aqui. Um tema que para ele é muito caro, mas encontra-se na China exatamente vendo muitas coisas com relação à licitação também. Vendo bastante coisa de licitação na questão dos ônibus, ônibus elétricos, bilhetagem. Está vendo o que está acontecendo na China.

Queria ser muito breve, mas deixar claro alguns pontos que a Secretaria entende. A bicicleta é um modal, é um modo de transporte importante. Tanto importante é que está numa das 53 metas contidas da Prefeitura de São Paulo. No Plano de Metas está contida uma meta de 10% na mobilidade ativa. Então, esse é um ponto fundamental para mostrar a nossa importância com relação à bicicleta como meio de transporte.

O que nós precisamos é avançar - e esse é o objetivo - na melhoria do serviço existente. No aumento da sua capilaridade tratar as áreas de São Paulo diferentes do Centro, da sua periferia com regras também diferentes de utilização e o fundamental aqui, que o Secretário Wilson Poit colocou, a segurança jurídica. Dar segurança jurídica para aqueles *players* que querem fazer parte desse processo e oferecer à cidade de São Paulo um sistema digno de bicicleta.

Por fim, dizer que esta Casa é muito importante. A participação desta Casa na elaboração, na discussão, para que esse PL 367/2017 seja aprovado e tenha dado as garantias necessárias e condições para que a gente avance, porque São Paulo merece um serviço digno de bicicleta.

É só, muito obrigado e uma boa tarde a todos. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Agradecemos ao Secretário Adjunto Irineu Gnecco. Encerramos essa primeira parte e agora abriremos a palavra aos Srs. Vereadores.

Tem a palavra o Vereador José Police Neto, um dos grandes incentivadores da bicicleta na Cidade. Com certeza terá a oportunidade de mostrar o seu conhecimento.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Na realidade, Presidente, longe de tentar mostrar conhecimento, mas sim convencer o Executivo de algumas regras que nos parecem que devem sair do campo do imaginário, do campo do teórico, mas em especial do campo da análise. Depois que você realiza a análise é obrigado a apresentar as formas com que a Cidade deve se desenvolver.

Para isso, preciso começar com o primeiro elemento que me leva a acreditar que a gente tem de mudar muito. A informação do dia de hoje infelizmente aponta que no primeiro semestre 75% de crescimento nos acidentes fatais, portanto, nos assassinatos dos ciclistas na via em São Paulo. Então, a gente tem de começar por aquilo que a tarefa precursora. A gente não pode dar um passo atrás, portanto não podemos perder um metro das ciclovias que foram conquistadas e a gente tem de qualificar o nosso parque. Porque se a gente vai oferecer 15 mil bicicletas, não podemos imaginar que iremos oferecer isso sem a segurança.

Então, o ponto inicial para que de fato a política pública da mobilidade ativa tenha consistência é ampliar as garantias de segurança, portanto nenhum recuo no sistema cicloviário que está em curso, e a ampliação da oferta de quilômetros na Cidade para garantir, para que com essa oferta de 15 mil bicicletas a gente tenha cada vez mais infraestrutura capaz de proteger a circulação mais saudável, mais sustentável, mais eficiente, mais eficaz. Esse é um ponto que é fundamental, porque se não segundo ele é lançar no perigo todo um processo de análise que a gente vai aqui fazer.

O projeto encaminhado pelo Prefeito traz fórmulas com que podemos enfrentar a modelagem daquilo que é trazer para a rua três, quatro, cinco, oito, dez, 15 mil bicicletas. Vou

defender aqui que o modelo primeiramente apresentado e estudado de realizar uma concessão não se aplica nesse caso. Tenho insistido desde a gestão anterior que o melhor modelo seria um credenciamento de serviço, muito parecido com o que foi feito com as plataformas digitais de compartilhamento de viagens de carro chamadas OTTCs, portanto algo que já existe uma modelagem por dois fatores.

A concessão imagina-se uma disputa muito efervescente em que o Município tenta capturar o ônus da concessão. Não faz muito sentido o Município se apropriar de algo que é do ciclista que está rodando na Cidade. Imaginar que a gente vai cobrar algo da concessão e a concessionária supostamente passará para o usuário, a gente vai dizer que para pedalar em São Paulo tem de pagar. E não faz muito sentido o setor público produzir um modelo que pode acarretar novos custos à operação.

Então, eu queria afastar da possibilidade de utilização de modelo o modelo de concessão. E quero utilizar aqui um modelo mais estável do que tivemos nos últimos anos, porque esse modelo em curso não permite grandes investimentos. Ele dá um período curto, no máximo um período de três anos por contrato e sem dúvida nenhuma para ampliar o parque, a gente vai precisar de alguns anos a mais do que isso, 15 anos, 20 anos e, portanto, tendo regras muito objetivas.

Mas, acredito que o sistema de credenciamento apresentando as exigências, portanto, criterizando qual o tipo de equipamento que tem de ser oferecido, qual o tipo de informação que tem de ser oferecido para o usuário e como esse usuário se relacionará com o prestador de serviço é o suficiente para a gente começar a trazer duas, três, quatro, cinco mil bicicletas.

A partir de um modelo que se credencia e se diz a qualidade mínima que a bicicleta tem de ter, a gente pode ter uma disputa sim em espaços da Cidade concorrenciais. Então, imaginamos que esse Centro aqui apontado nos estudos que já está povoado, já tem bicicleta e precisamos de mais, continue a ser a disputa.

A regra para dizer quem terá mais bicicleta nesse espaço é uma regra econômica? Não. É uma regra financeira? Não. É uma regra de que quem quiser estar nos lugares de maior visibilidade de seu equipamento terá por obrigação colocar mais bicicletas em pontos não atendidos. Portanto, você estimula a ter mais bicicletas no processo concorrencial.

Mais do que isso, portanto, quando tiver disputa quem vai levar aquele ponto de importância? Aquele que mais bicicletas oferecer nos pontos periféricos. E você não precisa travar um modelo só. Acho que foi interessante trazer o modelo chinês, mas mesmo nos atuais modelos, a nossa regra de credenciamento, em especial, nos pontos periféricos em que eu posso buscar a bicicleta no ponto final do meu ônibus e ir até a minha casa no final daquele dia.

O nosso programa de credenciamento tem de prever a permanência rotativa do dia, portanto, eu posso ir para casa com a bicicleta e voltar no dia seguinte, começando a criar engrenagens de como essa bicicleta passa a ter pontos de guarda na casa dos usuários.

Estou dizendo isso para usar um pouco das experiências que estão reveladas internacionalmente. Às vezes elas não têm a dimensão de um milhão de bicicletas na China, mas elas dão uma dimensão de soluções para uma Cidade que teve uma solução inteligente, quando o primeiro sistema foi aqui trazido e aí a gente precisa reconhecer aquele período do Secretário Marcelo Branco como um período bastante interessante para dar comando a ebulição desse processo de capturar o agente privado para trazer recursos e serviços para o setor público, mas é chegado o momento da grande transformação. É com isso que eu quero fechar. Acredito que a questão do compartilhamento de bicicleta pode beber de fontes internacionais. Ela terá um modelo próprio porque aqui nesta sala há gente reúne mais do que ativistas, pessoas que dedicaram parte da vida ao estudo da bicicleta, que estão nas organizações do terceiro setor. Vejo aqui Daniel Guti, que faz isso com brilhantismo e que tem um conjunto de informações gigantescas para nos auxiliar a não errar.

Se conseguirmos dar esse equilíbrio - o primeiro da simplicidade, porque todas as

vezes que você faz um processo muito complexo de uma concessão, você afasta o simples e normalmente para o ativista da bicicleta, a bicicleta tem que ser simples, os processos têm que ser econômicos, toda vez que você põe muita complexidade na bicicleta você afasta a leitura natural de que aquilo é uma bicicleta. Então, vamos ter que ter um esforço muito grande para ser muito simples, um sistema de credenciamento muito eficiente em que as plataformas dialoguem, então, que eu saiba por uma plataforma única da cidade onde estão as três mil, cinco mil, oito mil, dez mil bicicletas.

É muito importante que a gente permita que estes agentes privados se consorciem, então, que eles tenham relação entre eles. Então, pode a empresa “x” se associar com a empresa “y” em um espaço da Cidade; no outro, ela se associa com outro. Então, com muita liberdade ao modelo de credenciamento, mas também muitos modelos dentro deste modelo. Então, permitir a bicicleta com estação, permitir a bicicleta sem estação, induzir que a bicicleta deve ter também como ponto referencial de guarda a casa do seu usuário e tudo isso em um regramento muito simples de credenciamento, que um simples decreto do Prefeito pode produzir e portarias consequentes a ele dá comando a isso.

Considero que estamos atrasados e aí vou me permitir uma pequena crítica. A gente teve um semestre para estudar isso, portanto quero crer que esse sistema não precisa nem da legislação que vai dar suporte aos outros sistemas complexos. Dizer que a gente tem que esperar para colocar mais bicicleta na rua porque a gente vai desenvolver um modelo para ver como vamos vender o sistema de bilhetagem é punir a Cidade. Esse é o tipo de ação que temos de estudar bastante. Está bem estudado, mas falta um pouco mais de amadurecimento.

Acredito que um decreto do Prefeito associado às portarias consequentes, conjuntas da Secretaria de Mobilidade e Transporte junto com a Secretaria de Desestatização pode dar um modelo que já se inicia nos próximos 15, 20 dias; que a gente não perca para outras capitais que já estão fazendo isso e portanto também não estamos inventando a roda. A Roda está aí, os sistemas estão aí.

São Paulo foi inovador com as OTTCs. Aqui estamos falando de algo muito similar, juntar tecnologia, controle que a internet já nos dá. Então, a tecnologia permite segurança e controle e, na outra ponta, utilizar o melhor modal para distâncias de até 5, 6 km. Sem dúvida nenhuma a Cidade agradece. Sem dúvida nenhuma tanto o Executivo como os Vereadores serão reconhecidos, mas insisto que a gente não precisa do processo legislativo completo que está aqui, que vai organizar sistema de transferência para a iniciativa privada de terminais que vão poder ser construídos, vendido aquele que é a cota além da área de operação daquele terminal, ou como a gente vai conseguir ajustar a iniciativa privada sem fins lucrativos que vai gerir os nossos parques e algumas das nossas áreas verdes, ou então como que a gente vai criar o ambiente privado, sociedade de interesse específico daqueles que são permissionários hoje nos mercados e no sacolões que tem a sua complexidade e atrasar um processo que está praticamente pronto, amadurecido, muito positivo, que é o sistema de compartilhamento de bicicleta.

Quero crer que em 15, 20 dias a gente consegue estruturar, colocar na rua e, quem sabe, trazer 10, 12, 15, 20 players da iniciativa privada para colocar suas 500, mil, duas mil, três mil, quatro mil, cinco mil bicicletas e, quem sabe, a cidade de São Paulo dá um recado interessante que simplicidade associada à bicicleta, associada à tecnologia, resolve o problema de circulação. Sempre lembrando que se a gente não tiver mais metros de ciclovias, a gente põe em risco a Cidade, portanto a gente tem que ter mais ciclovias, velocidades reduzidas e um plano de compartilhamento de bicicleta que, sem dúvida nenhuma, aponta São Paulo como a cidade, de fato, inteligente.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Muito obrigado, Vereador Police Neto. Anunciamos a presença da nobre Vereadora Janaína Lima, que já pode fazer uso da palavra.

A SRA. JANAÍNA LIMA – Olá, amigos. Boa tarde, senhores e senhoras. Gostaria

de cumprimentar a Mesa, o nosso querido Presidente Vereador Toninho Paiva; meu amigo, colega de partido e Secretário de Desestatização Wilson Poit; e os demais integrantes da Mesa. Gostaria de cumprimentar todos os presentes da sociedade civil, a você cidadão que nos assistir pela TV Câmara. Boa tarde.

Estamos aqui mais uma vez discutimos sobre o PL 367/2017, que trata das concessões de bens e serviços da cidade de São Paulo. Estamos falando do sistema de compartilhamento de bicicletas existentes na cidade de São Paulo. Como vimos na apresentação do Secretário Wilson Poit, o sistema de hoje é ineficiente e não podemos culpar a iniciativa privada por isso porque o modelo escolhido de gestão para fazer esse investimento, como por exemplo, o projeto Bike Sampa, é um projeto que realmente é ineficiente. O que precisamos fazer para que isso avance? É necessário que tenhamos um serviço de compartilhamento de bicicletas em que saíamos do termo de cooperação para o modelo de concessão.

No formato atual, as empresas que desejam investir em expansão e melhoria não conseguem avançar porque estão amarradas no formato de compromisso com a Secretaria Municipal de Transportes, o que inviabiliza a expansão do projeto e que muitas vezes a manutenção dos espaços fica precária. Para termos uma ideia da dificuldade, o serviço foi criado na Cidade com uma meta de disponibilizar três mil bikes. Como vimos na apresentação, hoje, cinco anos depois, estão disponíveis pouco mais de 10% desse total. Não há dúvidas que modelo atual é ineficiente e que o poder público precisa priorizar outros serviços básicos e acaba precisando administrar ainda, em conjunto com o setor privado, esse tipo de equipamento público.

Não podemos concordar com isso. Então é necessário que a gente apoie esse modelo de concessão a fim de que a Cidade possa avançar. A mobilidade urbana é um dos maiores desafios e gargalos da cidade de São Paulo e a Prefeitura não pode investir mais esse dinheiro nesse tipo de serviço, e, ao mesmo tempo, não podemos deixar a cidade de São

Paulo distante da realidade das cidades mais desenvolvidas do mundo, Nova York, por exemplo, disponibiliza seis mil bicicletas e já tem um plano de expansão para 10 mil bicicletas. Hoje tem 300 pontos de compartilhamento e já tem nesse mesmo plano de expansão do número de bicicletas tem um plano para 600 pontos de compartilhamento. Outras cidades que já estão conectadas com esse tipo de serviço, quero citar Londres, Paris e Barcelona.

Então, o cidadão Paulistano nunca foi contra o investimento em mobilidade urbana por meio de bicicleta. Quem como eu nasceu na periferia de São Paulo, assiste muito bem o volume de pessoas que se deslocam para ir à escola e até mesmo o trabalho de bicicleta. Só que lá o sistema praticamente não existe. Para que esse serviço se torne uma realidade, é importante que a Prefeitura conceda a sua parte na administração desses equipamentos e deixe a iniciativa privada fazer o que tem de ser feito, como é feito no restante do mundo. Que a iniciativa privada assuma a dianteira nesse trabalho, mostrando não só para a sociedade de São Paulo, mas para o Brasil, e alinhado com as melhores práticas do mundo, que quanto menor a intervenção do Estado e com maior participação da sociedade por meio da iniciativa privada, melhor será o serviço de compartilhamento de bicicleta, levando São Paulo para o caminho de cidades inovadoras, modernas e inteligentes.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Obrigado, Vereadora Janaína.

Passaremos a palavra aos munícipes, às entidades, que quiserem se manifestar.

Tem a palavra o Sr. Daniel Gutí, Associação Ciclo da Cidade.

O SR. DANIEL GUTI – Boa tarde, Vereadores, Secretário Poit, somos a associação de ciclistas de São Paulo, acompanhamos o sistema desde 2012, quando foi implementado, e queremos protocolar alguns indicativos de diretrizes e exigências para esse sistema, sem defender um modelo ou outro, sem defender permissão ou concessão.

Na verdade, não entramos nesse mérito ainda, mas queremos protocolar isso e ficamos muito felizes de ver que o nosso diagnóstico de problemas e indicação de soluções foi

colocado no *slide*, no relatório que fizemos junto ao ITDP, que seria muito legal inclusive que o ITDP estivesse à mesa apresentando as soluções pelo mundo, e não eventualmente um ou outro lobista.

Acho que é um consenso que o sistema de São Paulo é absolutamente ineficiente na cobertura territorial de 8%, no atendimento de menos de 25% do que ele deveria atender, e na concentração dos locais apenas de maior renda da cidade de São Paulo.

Na verdade, temos buscado resgatar um pouco o que conseguimos, nos últimos anos, avançar no quesito de marcos legais, e conseguimos incluir no Plano Diretor Estratégico o sistema público de bicicletas compartilhadas como parte da infraestrutura cicloviária de São Paulo. Isso é muito importante, porque se vamos discutir expansão cicloviária, ciclovia, ciclofaixa e ciclorrotas, não tem como não discutirmos bicicletas compartilhadas.

E no momento de pensarmos num novo modelo, o Poder Público tem de ter um papel chave, estratégico e de liderança nesse processo, junto com a sociedade civil. Então, num sistema de permissão, em que só terá disputa da livre iniciativa privada, não podemos permitir que o interesse público seja subjugado nesse processo, ele tem de estar acima de qualquer coisa.

Independentemente do modelo, o Poder Público tem de participar para exigir as diretrizes: como adotar o sistema 24 horas, sete dias por semana; uma distância mínima entre estações; cobertura territorial que saia de 8% e que abrange, até o final dessa gestão, pelo menos 40% do território da Cidade, que é possível, permitindo ainda assim adensar a Cidade, em vários pontos. Além disso, implementar o acesso via Bilhete Único, pleno, não apenas sendo uma máscara, mas tirando a obrigatoriedade do cartão de crédito e permitindo que, através dos créditos do Bilhete Único, se consiga liberar o acesso. Isso é possível, em outros lugares do mundo já é feito. Também adequar as estações à rede cicloviária implementada.

Hoje há sistemas cicloviários implementados longe das estações. Então, às vezes, você sai de um terminal de trem ou de metrô e a estação de bicicleta está a três ou quatro ruas

dali, e ninguém sabe que ela existe. A garantia de um padrão de travamento de bicicleta nas estações, pois não dá para pegar um sistema e não conseguir devolver no outro. E o sistema de ATTCs, me parece que não cumpre essa missão, a não ser que seja exigido. É importante que isso seja colocado. Não dá para ter sistemas que não se conversam. Isso não faz nenhum sentido para uma cidade como São Paulo.

Manter uma política de transparência. A gente não tem acesso a dados, isso é fundamental. Tem de ter 100% de acesso a dados. Não pessoais de quem usa, mas sim aqueles aglutinados, dados sobre uso on-line para que a sociedade possa monitorar e para que o Poder Público possa ter acesso a isso também. Criar um sistema avaliação e acompanhamento de um cesta de indicadores. Temos de ter indicadores que possamos fiscalizar, acompanhar esse sistema. Hoje não temos, não só não temos isso, como também não acompanhamos, não fiscaliza e não pune. Até faço essa pergunta a Secretaria de Transporte que está aqui, porque sabemos que o sistema está deficiente do que deveria ser executado pelo termo de cooperação, queria perguntar o que eles tem feito para cobrar, para fiscalizar e para punir pelo não cumprimento do que hoje, não tem sido entregue à população de São Paulo.

Em resumo minha contribuição é essa e quero protocolar aqui como associação dos ciclistas e agradecer essa audiência pública. Concordo com o Police Neto, de que se trata de uma questão estratégica não sob o guarda-chuva, de uma discussão sobre desestatização, mas sim, sob um guarda-chuva de mobilidade urbana. Sistema Público de Bicletas Compartilhadas como está no Plano Diretor Estratégico que é nosso marco regulatório principal da Cidade de São Paulo, como está no plano de mobilidade em São Paulo que está em vigência ainda temos de discutir as bicicletas compartilhadas a luz da mobilidade urbana e não da livre iniciativa privada apenas. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Obrigado Sr. Daniel. Com a palavra o Sr. Ademir Risk da Associação Circo da Cidade.

O SR. ADEMIR RISK – Boa tarde a todos os presentes. Sou integrante da Ciclo da Cidade. Acredito que o Daniel destacou muito bem quais são nossas principais preocupações para os próximos anos para renovação do sistema de bicicletas compartilhado da Cidade de São Paulo, só vou adicionar um comentário, outro. Para gente é muito importante que o sistema de bicicletas compartilhada seja tratado como mobilidade urbana. Para a gente isso não é apenas um acessório não é algo adicional que pode ser deixado nas mãos da iniciativa privada enquanto a Prefeitura do Município de São Paulo cuida de coisas mais importantes. O sistema de ônibus é considerado essencial para a Cidade de São Paulo, o sistema de bicicletas compartilhado tem de ser considerado como estratégico também. Está no Plano Diretor da Cidade de São Paulo, está no plano de mobilidade que foram firmados com a população em 2015. Então, independentemente do modelo que seja adotado, isso para gente é essencial. Nós não temos preferência pelo modelo, seja concessão, isso não importa tanto para gente. O importante é que funcione. Agora é importante destacar que é muito importante fazer estudos de viabilidade caso seja adotado o modelo de PBC que parece ser a preferência da gestão. Via de regra, não sei se entendi errado o que a Vereadora quis dizer há pouco, mais mundo a fora, a maioria do sistema de bicicleta compartilhada operam por concessão, é assim em Nova York, em Londres, Montreal, é assim na grande maioria das cidades. Esse de PBC é algo novo. Temos os caso das bicicletas compartilhadas chinesas Doclas que foram citadas na apresentação inicial do vereador, que são modelo muito novo, que começou a menos de um ano, Não sabemos ainda a viabilidade econômica em longo prazo desse tipo de sistema Doclas, especialmente se não houver dissídios públicos, então a viabilidade econômica tem de ser estudada, e caso esse tipo de sistema TBC não se prove viável, é necessário que a Prefeitura do Município de São Paulo encontre uma alternativa, pode ser mudando para o sistema de concessão, pode ser injetando serviço público, mas de qualquer forma é importante se garantir que independentemente do modelo adotado que a viabilidade econômica exista que seja garantida com a Prefeitura do Município de São Paulo para que tenhamos um sistema

publico de bicicletas compartilhadas. Muito obrigado.

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

O SR. ARLINDO AMARO – Boa tarde, sou da região do Ipiranga. Parabéns á Mesa pela iniciativa da audiência pública. Quero frisar a questão do Plano Diretor da Cidade de São Paulo, que tanto se falou nas questões de mobilidade e hoje a gente vê a Cidade e hoje a gente vê a cidade meio precária na mobilidade urbana, quando me refiro à área mais periférica da Cidade. Zona leste, por exemplo, nós não temos uma ciclovía para sequer podermos ter um lazer no final de semana.

As bicicletas compartilhadas que foram implantadas, ao meu ver, faltou um pouco de planejamento. A falta de planejamento na cidade e nós temos o plano diretor que só fica na gaveta porque ninguém usa o plano diretor que é o planejamento, a organização da cidade para se fazer os serviços necessários. Colocaram no Ipiranga bicicletas compartilhadas em regiões que as pessoas não sabem onde estão. O Museu do Ipiranga tem um setor de bicicleta compartilhada em frente de uma rua rebaixada, não há um planejamento, uma organização. As ciclovias da cidade de um modo geral, os 400 quilômetros implantados na administração passada, com exceção da Faria Lima, até o parque Vila Lobos, Av. Paulista, as demais cheias de buracos causando problemas sérios de segurança. Não existe a sinalização de solo, vertical, para que o ciclista também seja um pouco responsável pela sua bicicleta e que a gente possa olhar mais também as pessoas que circulam ali. O Ipiranga a gente vem solicitando até que se faça uma ciclovía do Museu Ipiranga até o Parque Zoológico temos espaço suficiente para isso. São dois polos turísticos que existem e não foi feito. Foram feitas em vias muito íngremes, bastante acentuadas, e a gente fica se perguntando qual é o custo dessa ciclovía pelo que foi passado da administração passada, falaram que cada quilômetro de ciclovía custava ao contribuinte 600 mil reais. É um absurdo uma ciclovía e as contas ficarem fechadas: 600 mil reais o quilômetro de ciclovía na cidade de São Paulo. Até mesmo na Av. Paulista é

caríssimo e o contribuinte paga por isso. Qual é o custo da ciclofaixa que nós pagamos aos bancos Itaú e Bradesco. Tem certos lugares da cidade que tem a ciclofaixa e que quase não são usadas, por exemplo, na Av. Sumaré. Tem a ciclofaixa e tem a ciclovia e o número de usuários é muito pequeno.

No Villa Lobos tem a ciclofaixa e ciclovia e as pessoas não usam, usam a ciclofaixa e não usam a ciclovia. A gente paga um custo alto, por um serviço que em certos lugares da cidade não precisa. Na zona Leste, na Penha e em São Miguel, não tem ciclovia. Precisa fazer uma interligação da ciclovia com as linhas de trem do próprio metrô e tem espaço para se fazer um bicicletário de qualidade em que as pessoas possam utilizar melhor esse projeto.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – O senhor precisa conhecer melhor a zona Leste. Ver as ciclovias que têm lá. O senhor não conhece. Se é ruim compete ao governo anterior. Tem a palavra o Sr. Rafael Calábria do Instituto Brasileiro da Defesa do Consumidor.

O SR. RAFAEL CALÁBRIA – Boa tarde a todos. Sou pesquisador de mobilidade urbana do Idec. Gostaria de fazer uma crítica ao processo de tramitação do PL 367, que foi apresentado à Câmara, sem nenhum detalhamento, sem nenhum estudo de demonstrações, e alguns ainda estão sendo feitos pelas secretarias, em cada um dos assunto, e está aprovado em primeira votação já, sem nenhum atropelo a esse debate, que está acontecendo hoje e aos próximos, marcados para outras comissões.

Nesse sentido, também eu queria pontuar, mais uma vez, para ficar em ata, a falta de discussão sobre terminais. O artigo 15 do PL é sobre a concessão dos terminais de ônibus da Cidade. Não foi feita a audiência sobre ele, porque as audiências foram apenas para listas do anexo 1º dela. Então, excluíram os terminais das audiências.

Em segundo lugar, eu queria só retirar aqui o apoio ao que foi dito, que é fundamental que essa concessão garanta direitos de acesso aos usuários, ao sistema administrado compartilhado 24 horas, sem empecilho do cartão de crédito, garantindo acesso a todos, não só a quem tem cartão de crédito.

Por fim, é fundamental a transparência de dados, tanto do uso, tanto do acesso ao sistema de transporte quanto o acesso aos dados, principalmente financeiros, porque se vai haver tarifa, vai precisar haver uma transparência quanto a esses custos, a esses investimentos, o que a empresa está ganhando e o que está sobrando, até em linha com a política nacional de mobilidade urbana, que exige que todo dinheiro recolhido em sistema de transportes seja revertido para modos ativos e coletivos. Então, o que for lucrado pelo órgão público nesse sentido precisa ser totalmente revertido para a infraestrutura da Cidade, tanto em bicicletários e redes de ciclovias e ciclofaixas. Então, é muito importante que haja transparência sobre o trâmite financeiro que esse sistema vai gerar na Cidade.

Obrigado. (Palmas)

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

O SR. LAERTE BRASIL – Eu sou da Unesca, da Uniglobal, Trabalho e Cidades.

Eu morei na Europa durante dez anos, e me formei em engenharia do esporte. Depois eu fiz escola superior de circo. Formei-me também no globo da morte, tanto no motociclismo e no ciclismo. Fui triatleta também, maratonista, treinador de futebol, e agora retorno às atividades.

No ano de 2015... Aliás, eu fiz também o curso de escola civil de pilotagem de aeronaves. Saí com brevê de piloto comercial e helicópteros. No ano de 2015, 2016, foram mortos, no planeta, 1,35 milhão de pessoas em acidentes com veículos. Desse total de mortes, 200 mil foram para cadeiras de rodas, e aqui, no Brasil, em 2016, foram mortos 60 mil pessoas, e 25 mil foram para cadeiras de rodas. Isso começou no trânsito violento aqui na Cidade, aqui no País e no mundo, e supera todas as guerras, inclusive a guerra do Vietnã, que demorou doze anos, quando foram mortos 40 milhões de norte-americanos e 13 milhões de vietnamitas. Isso é um verdadeiro absurdo, devido à alta velocidade, mas eu vou pontuar aqui. Eu sei que a sociedade paulistana é um sinônimo de bicicleta, mas o povo tem medo de pedalar aqui. São dois fatores de segurança que impedem o cidadão de comprar uma bicicleta e usar a ciclovia, a ciclofaixa. É a alta velocidade aqui na cidade de São Paulo. O outro é assalto à mão armada. O

cidadão entra numa ciclovias aqui tanto durante o dia e à noite. Ele perde a sua bicicleta porque é assaltado. O bandido vem, assalta e leva a bicicleta.

Isso é um verdadeiro absurdo.

Isto que eu venho trazer para o Secretário: o uso compartilhado da bicicleta, um avanço em tantas cidades, com as da China, e agora no Brasil. Há 20 anos, venho lutando por ciclovias aqui em São Paulo e no País. Aqui em São Paulo já há 400 quilômetros de ciclovias e já foram pintadas, o que é um avanço. Dito isso, minha pergunta ao Secretário é: qual é o projeto que o Prefeito Doria tem para melhorar as ciclovias e trazer segurança para os usuários e os munícipes que vão frequentar as ciclovias e usar bicicletas tanto para o lazer quanto como instrumento de trabalho. (Palmas)

É o que eu tinha a dizer. Muito obrigado pela concessão da palavra.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Obrigado, Sr. Laerte.

Gostaria de registro a presença do Sr. Marcelo, assessor da Secretaria Especial de Relações Governamentais.

Tem a palavra o Sr. Thiago Benicchio, do Instituto de Políticas de Transportes & Desenvolvimento.

O SR. THIAGO BENICCHIO – Boa noite, Secretários e participantes desta audiência.

Sou do ITDP, um Instituto que trabalha com políticas de transporte e desenvolvimento. Nós desenvolvemos alguns trabalhos relacionados aos sistemas de bicicletas compartilhadas, entre eles um guia, de 2014, que acabou ainda sendo a referência para planejamento desses sistemas.

Quanto ao sistema de bicicletas compartilhadas, há uma questão anterior à questão do modelo de negócios e de como fazer esse sistema se sustentar, que é: o que queremos de um sistema de bicicletas compartilhadas. Essa é a pergunta que todas as cidades devem fazer, porque o sistema de bicicletas compartilhadas tem uma série de finalidades: podem servir para

integração do transporte coletivo; para realização de pequenas viagens no centro da cidade, onde há alta densidade de empregos e de residências; para promover a bicicleta. São várias as finalidades. A primeira pergunta, então, que devemos fazer é: para que queremos um sistema de bicicletas compartilhadas?

O sistema que tivemos em São Paulo cumpriu um objetivo importante que foi o de promover a bicicleta, mas não cumpriu o objetivo de transporte, que esses sistemas também têm. De qualquer forma, é um objetivo.

A partir do momento em que entendemos para que finalidade queremos esse sistema, conseguiremos estabelecer objetivos e desenvolver um planejamento de como esse sistema vai estar instalado nas cidades. Esse planejamento vai considerar critérios de eficiência, de atendimento à população e de distância do transporte público, pensando naquele objetivo primeiro do para que queremos um sistema de bicicletas compartilhadas. Depois, no planejamento, temos que fazer um estudo de viabilidade econômica desses sistemas, porque, em geral, em nenhuma parte do mundo esses sistemas se sustentam como negócio, simplesmente como o usuário pagando a tarifa, como acontece com outros sistemas.

Depois desse estudo de viabilidade, temos que decidir se vale a pena investir dinheiro em um sistema de bicicletas compartilhadas ou se vale a pena investirmos em outro tipo de infraestrutura, já que, por exemplo, o nosso objetivo é melhorar as condições de segurança viária.

Para terminar, quero expor muito rapidamente um panorama dos sistemas na América do Norte e na Europa, que se sustentam com fundos públicos. A União Europeia tem uma série de fundos, como o de meio ambiente, fundos de energia e de eficiência energética, que ajudaram a financiar o levantamento dos sistemas em vários desses países. Na América do Norte, Estados Unidos e principalmente Canadá, da mesma forma: fundos públicos ajudaram a cobrir uma parte do investimento inicial feito nesses sistemas. A China é uma realidade à parte, porque lá há um capitalismo de Estado e, portanto, os sistemas de terceira

geração, que são os sistemas com estações, eles foram de alguma forma financiados pelo Estado através de operadoras de ônibus, especialmente nas maiores cidades e agora a gente vive um impasse que é uma segunda fase mundial com relação ao financiamento desses sistemas, porque os fundos estatais na América do Norte e na Europa secaram e eles também eram fundos que não se propunham a manter o sistema de pé para sempre, eles tinham um objetivo durante algum tempo. E, enfim, como esses fundos secaram se discute agora como fazer a cobertura desse sistema, porque a tarifa do usuário representa, no máximo, 40%, no melhor dos casos dos sistemas em funcionamento no mundo, a tarifa do usuário representa no máximo 40% do custo operacional do sistema, não estou falando nem do investimento, estou falando do custo operacional, depois que o sistema está de pé a tarifa cobre uma pequena parcela. Então, de onde em esse dinheiro? É da exploração publicitária, é de recurso público. Barcelona tem um sistema interessante, o Bicin, de Barcelona é estruturado em dois contratos. Você tem um contrato de exploração publicitária, que recolhe 11 milhões de euro por ano e ela paga quatro milhões de euros para uma operadora de sistema. Esses quatro milhões de euros que eles pagam vem, inclusive, da tarifa sobre o estacionamento de automóveis. Então os parquímetros de Barcelona ajudam a subsidiar o sistema de bicicletas públicas.

Então, tinha muito mais coisa para falar, mas o tempo é curto. Fico à disposição para falar, para conversar e acho que a gente precisa voltar um pouco e pensar para que a gente quer esse sistema, como ele vai se estruturar no território e aí avançar para ver quem vai pagar essa conta. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Registramos a presença do Vereador Claudio Fonseca, Presidente da Comissão de Educação desta Casa; Vereador Mario Covas, Presidente da Comissão de Constituição e Justiça.

Tem a palavra o Sr. Eduardo Magrão, da zona Leste.

O SR. EDUARDO MAGRÃO – Boa tarde a todos. Sou educador do pessoal da rede publica do Estado e membro do Coletivo Bike Zona Leste, um coletivo de ciclistas da leste

que procura manter e cada vez mais ampliar a questão da mobilidade ativa em São Paulo.

Vereador Toninho Paiva, quero cumprimentar aqui, nosso Vereador da Casa e toda Mesa, quero parabenizar pela iniciativa de discutir numa audiência pública a mobilidade ativa na cidade de São Paulo. Não vou aqui entrar na redundância das falas de alguns que me antecederam na questão das ciclovias, mas quero dizer que na zona Leste nós temos sim algumas ciclovias, a Ciclovia do Tiquatira, que é uma ciclovia muito interessante, nós temos a Ciclovia da Avenida Imperador, que é ótima, na verdade, não são ciclovias, ambas são ciclofaixas, temos um sistema de ciclovias na zona Leste que são radiais, elas correm nas beiras dos córregos, corre na beira das linhas férreas do metrô, da CPTM e elas não se comunicam entre si. É impressionante, sai a da Assis Ribeiro em direção ao Centro, da Radial em direção ao Centro, a própria do Tiquatira vai em direção ao Centro e não tem uma que ligue essas ciclovias entre si. Isso talvez seja o mais grave no nosso problema cicloviário na zona Leste.

Mas nós não viemos aqui discutir ciclovias, nós viemos aqui discutir o sistema de bicicleta compartilhada e uma preocupação muito grande que nós temos na periferia, é que mais uma vez ela fica esquecida nesse sistema. Se nós não tivermos aqui, Vereador Toninho Paiva, demais componentes da Mesa, um cumprimento mínimo das exigências e que nós do Bike Zona Leste não nos importamos se venha ou por parceria, ou se venha por EPTC, ou se venha por concessão ou por permissão, ou que os chineses invadam, como estão fazendo na China, invadam São Paulo e entupam São Paulo com milhares de bicicletas, nós não nos importamos com isso. Queremos a segurança para trafegar pelas vias e queremos que essas bicicletas também atendam as centralidades das periferias, porque as periferias têm centralidades. Não somos só cidade dormitório.

Então quero fazer um pedido aqui para a equipe de grande competência, o André e toda a equipe da CET, o nosso Secretário e, inclusive, o nosso Prefeito que já andou pedalando com a gente lá do seu Diretório até o Largo da Batata. E disse que a prioridade

nessa gestão é fazer a expansão para a periferia. Talvez não prioridade, mas que o próximo espaço seria atender a periferia. Acho que está na hora de ter um olhar mais atento para a periferia nessa questão.

Vou terminar minha fala agradecendo a oportunidade e desejar que qualquer sistema que vier cumpra as exigências, o que já foi apresentado pela ciclocidade sobre as questões técnicas. Vamos discutir mais isso na Câmara Temática da Bicicleta, que é um instrumento importante do debate. Vamos discutir também no CMTT, Conselho Municipal de Trânsito e Transporte. Estarei lá se for preciso, sou suplente da zona Leste no CMTT e estamos abertos à discussão com o Legislativo, Executivo e sociedade no geral.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Muito obrigado, Sr. Eduardo Magrão. O nosso Secretário Adjunto da Secretaria Municipal de Transporte, Irineu Gnecco, vai responder com certeza com muita ilustração e competência.

O SR. IRINEU GNECCO – Agradeço a participação de todos, as sugestões, no âmbito geral reconhecemos que há muita coisa que realmente vai ao encontro do que estamos pensando, elaborando, sempre reiterando que o PL é importante na sua estrutura jurídica.

Quero agradecer ao Vereador Police por suas falas e reiterar que segurança é um dos pontos que nos preocupam muito e estamos atentos. E fazendo dentro da revisão dos 498 quilômetros, essa questão técnica de segurança e da conectividade também.

Agradecer a Vereadora Janaína também pelas palavras. Ao Daniel junto com o Beni e o Rafael Calabria pelo documento que recebemos. Obrigado pelas várias contribuições. Só respondendo, o termo de cooperação hoje está vencido e temos um termo de autorização na questão da penalidade e do cumprimento.

E aí temos um dilema, em nome da possibilidade do nosso cliente, a nossa população continuar usando o sistema que realmente está frágil, então para o sistema poder permanecer. Infelizmente é dessa forma, mas enfim estamos aqui exatamente para melhorar

todo esse sistema, para que seja bom para todos nós.

Sr. Arlindo, com relação à região do Ipiranga, estamos atentos ao plano diretor. A zona Leste tem o seu foco, o Ipiranga e a sua sugestão da ciclofaixa, ciclovia do Museu do Ipiranga ao Zoológico está anotada. Muito obrigado por suas contribuições.

Sr. Brasil, também muito obrigado por sua fala. Tiago, temos aqui e vamos estudar com carinho essa questão dos fundos, que você colocou, fundo publico na Europa, que é utilizado na Europa, a questão do Eduardo Magrão também, a questão da zona Leste. Acho que ficou claro aqui, Magrão, que o intuito é a capilaridade, é realmente chegar nas extremidades, na periferia e com padrões diferentes. O padrão do Centro, de meia hora não pode ser o mesmo da periferia. A isso estamos atentos e acho que isso vem atender, vem de encontro aqui.

Só para fechar aqui, entendo que as questões são muito pertinentes, vão de encontro, novamente, reiterando nossas expectativas aqui e eu queria passar a palavra ao Secretário Poit para alguma observação, algum complemento.

O SR. WILSON POIT – E só queria agradecer muito a presença de todos, a colaboração, Vereador Police Neto, Vereadora Janaína, agradecer muito as contribuições do Daniel, do Benito, principalmente, do Rafael, do Tiago, do Eduardo Magrão, também do Sr. Arlindo, agradecer a apresentação do Iuri. Quero dizer que nós anotados todas as contribuições, com alguns de vocês já estivemos juntos e estaremos novamente. Nossa Secretaria tem uma função servidora dentro da Prefeitura, trabalhamos para a Secretaria de Mobilidade e Transportes na escolha da melhor modelagem e seja a que for aprovada por esta Casa, que a gente seguir em frente, com senso de urgência, com disse o Vereador.

Queria destacar dois pontos aqui que foram destacados pelos senhores quanto ao equilíbrio e quanto à transparência. Qualquer que seja a solução, nós estamos trabalhando nos projetos de parcerias sempre buscando com o norte lá dentro com a palavra equilíbrio. Qualquer parceria que seja feita tem que ser bom principalmente para as três partes

envolvidas, bom para a Prefeitura, que desonera, mas não se livra do papel de fiscalizadora e reguladora do setor público, vai ter que ser bom para o investidor, para a empresa de mídia, para quem colocar as bicicletas nas ruas, tem que ser equilibrado, dinheiro não cai do céu, a propaganda visa isso e as bicicletas presentes, e terá que ser principalmente, muito melhor, muito bom para o ciclista da cidade de São Paulo. Então nós estamos olhando isso em todos os contratos, todas as parcerias que estão sendo estudadas, equilibradas, bom para o setor público, que continua como regulador, bom para o investidor e muito bom para o paulistano.

Quanto à questão de transparência de dados, eu acho que o uso dos aplicativos hoje estão presentes, estão fáceis em tantos setores já, certamente não só vão ajudar no controle dessa grande frota de bicicletas que a gente quer ter em São Paulo, mas também na questão da avaliação. Avaliação dos serviços, na transparência dos resultados e na presença do painel de controle. Painel de controle dos indicadores sempre prontos e no aplicativo de todo mundo. Isso está fácil de fazer hoje e, com certeza, será incorporado no melhor modelo que será feito aqui para o compartilhamento de bicicletas.

Muito obrigado pela presença de você e até à próxima.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Registramos a presença do nobre Vereador Aurélio Nomura, Líder do Governo nesta Casa, e o nosso Vereador Reis, que chegou, e é um grande Vereador do Partido dos Trabalhadores.

Quero informar ainda que a ausência do Vereador André Santos, membro da Comissão de Administração Pública, se deu, lamentavelmente, pela perda do Sr. Jaime Ferreira da Silva, seu sogro. Então está justificado, porque ele não faltou nenhuma das demais audiências públicas.

Ao encerrarmos, agradecemos a presença dos senhores e das senhoras, muito importante. Tiveram um grande comportamento, compreensão de tudo que pudemos fazer.

Está encerrada a audiência pública de hoje.