



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: CAIO MIRANDA

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA.
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo
DATA: 20 DE SETEMBRO DE 2018

OBSERVAÇÕES:

- Exibição de imagens

O SR. PRESIDENTE (Caio Miranda) – Declaro abertos os trabalhos da 13ª audiência pública da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa do ano de 2018.

Informo que esta reunião está sendo transmitida através do Portal da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço www.saopaulo.sp.leg.br, *link* Auditórios Online. A íntegra da transcrição desta audiência pública estará disponível ao público em geral no mesmo endereço, no *link* Audiências Públicas, registro escrito.

Esta audiência tem por objetivo discutir o PL 853/2017 de autoria do Executivo, que introduz alterações na Lei número 13.241, de 12 de dezembro, de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços de sistema de transporte coletivo urbano de passageiros na cidade de São Paulo e autoriza o Poder Público a delegar a sua execução. Informa que as inscrições para pronunciamento estão abertas junto à secretaria da comissão.

Foram convidados para participar desta audiência pública os Srs. João Octaviano Machado Neto, Secretário de Mobilidade e Transportes; Paulo César Shingai, Diretor-Presidente da São Paulo Transportes, SPTrans; João Antonio da Silva Filho, Presidente do Tribunal de Contas; Luiz Carlos Mantovani Néspoli, o Superintendente da Associação Nacional de Transportes Públicos; Ricardo Guggisberg, Presidente da Associação Brasileira de Veículos Elétricos; Adamo Alonso Bazani, do *Diário do Transporte*; Rafael Calabria, Idec, Instituto de Defesa do Consumidor; Américo Sampaio, da Rede Nossa São Paulo; Alex Besborodco, Observatório Social do Brasil; Jorge Françoza, do Respira São Paulo; Kleber Porciuncúla, da BYD.

Antes de abrir para que as pessoas participem, este projeto, ontem, foi pauta da CCJ e foi adiado por cinco sessões. Ele foi apresentado no final do ano passado ainda quando o Secretário era o Sr. Sérgio Avelleda. A intenção era que fosse aprovado antes da publicação do edital de licitação da concessão do ônibus, até porque a Lei, de 2001, está totalmente desatualizada com as necessidades do transporte coletivo hoje da cidade de São Paulo, o

cenário tecnológico e de demanda da Cidade mudou, a oferta de metrô, trem, integração dos transportes, aplicativos - como Uber, o 99 e etc. A forma de se locomover na Cidade mudou, de modo que o sistema precisa ser repensado.

Estamos vivendo em um contrato emergencial que se prolonga por mais de quatro anos. A gestão anterior tentou fazer a licitação e não conseguiu. O Tribunal de Contas vem fazendo questionamentos que o Executivo não consegue dar uma solução definitiva e, portanto, prosseguimos em realizar esta audiência pública hoje porque a desculpa do Executivo de que não tem acesso ao substitutivo não procede, foi apresentado o ano passado, foi publicado no *Diário Oficial*, já entrou na CCJ várias vezes e toda vez que entra um projeto na pauta da CCJ está no *Diário Oficial*, o João Octaviano já recebeu, a SPTrans já recebeu, eu já entreguei pessoalmente, o Sérgio Avelleda, o antigo Secretário, já recebeu, meus colegas Vereadores que atuam no transporte já tem inclusive críticas construtivas ou restritivas ao projeto.

Enquanto demoramos em debater este tema tentando achar um denominador comum, é dinheiro público que está sendo pago no subsídio e que onera a Cidade. Passamos por um grande conflito aqui para debater a reforma da Previdência este ano, porque tem um déficit no sistema da Previdência dos Servidores e eles questionavam o subsídio do ônibus e por que tinha de tirar da alíquota. Então está havendo um conflito de uma crise de orçamento e que o sistema de transporte tem que fazer parte disso, de um equilíbrio melhor para a Cidade.

Então, hoje, preparamos uma tabela com o texto da Marta Suplicy de 2001 - estamos em 2018 - e as alterações que a gente está propondo e que estão abertas para discussão, tem que ser melhoradas. O Presidente Milton Leite - conversei com ele ontem - disse que temos de pensar na viabilidade econômica e não só na ideia perfeita, mas algo que seja viável. Temos uma frota grande em circulação e tem que ter todas as planilhas de custo. Várias questões que estão para ser debatidas hoje, por exemplo, a mudança do período mínimo de concessão, o setor defende que seja de 20 anos, só que sabemos que em cinco

anos toda a tecnologia muda, todo o parâmetro de custo de bateria elétrica para ônibus elétrico, de produção de chassi, então há cinco anos, a gente não tinha os aplicativos de mobilidade como temos hoje, a gente não tinha compartilhamento de bicicleta como há hoje, inclusive sem doca, no caso da Yellow. As coisas estão mudando. Em 20 anos, quem consegue dizer o que vai estar daqui em termos de patamares de energia renovável, de combustível, de ônibus elétrico, etc.

Protocolamos ontem um ofício na Secretaria de Mobilidade questionando se há um problema de rede para fornecimento de energia elétrica para o modal elétrico ou híbrido de ônibus. O Secretário já oficiou a Eletropaulo. Então, temos de aproveitar o tempo para avançar e chegar a um denominador comum. O fato é que com a lei vigente, de 2001, o edital que está aí será impugnado judicialmente, ele extrapola os limites da lei, ele vai além do que a lei prevê e dessa forma é onde está o *fake*. Essa é minha visão, evidentemente, e isso pode ser discutido, mas já ouvi de membros do Ministério Público que será impugnado porque não está em consonância com a lei guarda-chuva, que é essa lei de 2001, da Marta Suplicy.

Quanto mais demorarmos para encontrar uma alteração nessa lei que permita um edital como é o que está aí, que é um edital moderno e que acredito que tem condição de atender ao PL 300, que alterou a lei de mudanças climáticas, ou seja, não adianta ter um edital moderno, uma lei de mudanças climáticas arrojada, que prevê em 20 anos a renovação total da frota para zerar a emissão de poluentes, se a gente sabe que do jeito que está o edital, ele pode ser impugnado por que ele não está de acordo com a lei, na qual deveria se sustentar.

Então, a intenção desta audiência pública é apresentar o nosso substituto comparando com a lei que está em vigor e, como foi adiado por cinco sessões na CCJ, daqui cinco semanas faremos uma nova audiência pública e aí sim espero que o Executivo entre no mérito e o Tribunal de Contas também, porque todos os atores têm que participar da construção desse substitutivo para que a gente saia desse contrato emergencial e seja bom para todo mundo. Que tenhamos de fato uma condição de cumprir as leis.

Só para lembrar, o PL 300, a lei era do Kassab, de 2008, cumpriu os 10 anos sem atingir qualquer meta prevista na mudança climática. Então a gente tem que parar de ter letras mortas de lei que são bonitas e não são executadas. Essa é a luta de todo mundo: dos colegas Vereadores, do pessoal da Prefeitura e do setor de ônibus.

Eu queria chamar para compor a Mesa dos presentes aqui, acho que o Rafael Calábria está aqui, do Idec; o Américo Sampaio, e os demais que estiverem aqui que eu citei, se quiserem compor a Mesa. Compor a Mesa não quer dizer que você tem de se manifestar conclusivamente sobre o projeto Lei, mas é mais para contribuir para o debate, afinal a SPTrans tem conhecimento de causa das dificuldades que envolvem o sistema em termos de escala, em termos de impacto na tarifa. Então é importante a visão da SPTrans. Não tem como você fazer uma mudança no sistema sem ter a contribuição da SPTrans e o Tribunal de Contas também tem noção das premissas que precisam estar garantidas em uma licitação desse porte para que o interesse público seja garantido.

Então, se os representantes do TCM e da SPTrans quiserem compor a Mesa, estão convidados sem compromisso nenhum de representar os órgãos, mas sim de eventualmente trazer informações de cunho prático.

Vamos começar com apresentação do Américo e do Rafael, representando a sociedade civil, Idec e a Rede Nossa São Paulo. Após a apresentação deles podemos apresentar uma tabela que compara o projeto enviado pelo Executivo, ainda na gestão do Avelleda, e as alterações que nós propusemos em termos de substitutivos. E aí quem sabe podemos debater o que é possível e o que não é, o que é benéfico e o que não é, e desta audiência pública poder levar alterações construtivas para daqui a cinco semanas, quando vai voltar para CCJ.

Então, o Américo vai começar.

O SR. AMÉRICO SAMPAIO - Muito bom dia a todos e a todas. Queria agradecer a oportunidade de estar aqui fazendo o debate, a reflexão com relação ao tema do PL 853, que é

um PL absolutamente fundamental para melhoria da mobilidade na cidade de São Paulo.

Queria agradecer a Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa. O convite veio em nome do Presidente Aurélio Nomura e agradeço ao Caio que está presidindo a sessão e quem nos fez o convite. Tem sido, de fato, um representante da sociedade paulistana bastante ativo nas pautas ambientais e nas pautas relacionadas à mobilidade urbana. Obrigado, Caio pelo convite.

Vou fazer uma apresentação muito breve com relação à pesquisa de mobilidade urbana que a Rede Nossa São Paulo publica anualmente na semana da mobilidade e estamos atualmente nesta semana. Então essa pesquisa foi lançada antes de ontem e tem somente alguns dados que eu queria destacar para nossa conversa.

- O orador passa a referir-se às imagens em tela de projeção.

O SR. AMÉRICO SAMPAIO – Esta é uma pesquisa que a Rede Nossa São Paulo contrata o IBOPE e fazemos uma pesquisa de percepção, uma pesquisa de opinião na qual os paulistanos respondem a questões relacionadas à mobilidade urbana na cidade. Para vocês terem uma ideia do histórico do tempo de deslocamento do Paulistano na cidade de São Paulo, em 2009, tínhamos um tempo médio de deslocamento na cidade para o seu objetivo principal no dia, então aquilo que o paulistano entende como sendo sua atividade principal, seja a faculdade, seja escola, seja trabalho, mas dentro daquilo que o paulistano considera como principal. O tempo médio de deslocamento do paulistano, em 2009, era de 1h57min. Praticamente 10 anos depois, em 2018, o tempo médio do paulistano para realizar sua atividade principal na cidade era de iguais 1h57min.

Então, falando aqui de uma série histórica de 10 anos, realizamos essa pesquisa há 10 anos, então vocês podem ver que o tempo de deslocamento do paulistano permanece imóvel, estático, em 1h57min.

Aqui vocês veem a distribuição regional. Os moradores da região Sul e da zona Norte da Cidade são os moradores que passam mais tempo no trânsito para realizar a sua atividade principal, muito embora os moradores da zona Leste, da região Central, têm uma variação para baixo, mas pouco significativa, está na casa de 10 a 20 minutos. Os moradores da região Leste passam uma hora e meia do dia no trânsito para realizarem sua atividade principal.

Quando a gente avalia o tempo que o paulistano passa no total do dia no trânsito, não pegando apenas a sua atividade principal, mas o conjunto dos seus deslocamentos, em 2009, todo o paulistano passa em média 2h43min por dia no trânsito. Agora, 10 anos depois, em 2018, nós estamos em iguais 2h43min. Isso aqui só para você ter uma ideia do impacto que têm na vida do paulistano, representa algo na casa de 22 dias. Todo paulistano passa 22 dias do ano parado no trânsito. Essa é a realidade da cidade de São Paulo.

Isso, do ponto de vista das desigualdades, é absolutamente inaceitável porque podem ter certeza de que quem vai passar a maior parte do tempo no trânsito é a parcela da população mais pobre, moradora da periferia. Do ponto de vista econômico é uma burrice porque, na prática, a Cidade sequestra 22 dias dos paulistanos por ano sendo que esse tempo poderia estar sendo usado para produção, para consumo, para fazer a economia circular.

Então, você tem uma paralisação dos paulistanos em 22 dias do ano. O impacto disso é bastante grande e isso, do ponto de vista ambiental, é um desastre completo porque isso aqui significa muita emissão, significa que o impacto nas mudanças climáticas é bastante grande.

O destaque é que em 10 anos não teve variação alguma com relação ao tempo de deslocamento na Cidade

Aqui também é uma distribuição regional. Vocês podem ver que os moradores da zona Sul e da Zona Norte são os mais penalizados. Na sequência, os moradores da zona Leste, os moradores da Zona Oeste e da região Central é que têm o menor tempo de

deslocamento mantendo na casa de duas horas, o que é inadmissível.

Veja o problema que a gente está enfrentando hoje na cidade de São Paulo. A barra amarela representa o ano de 2017 e a barra verde significa o ano de 2018. Estamos comparando a utilização preferencial dos paulistanos com relação aos diferentes tipos de meio de transporte. Então, você vê que do ano passado para este os ônibus municipais tiveram uma queda de utilização. 47% dos paulistanos afirmavam que usavam os ônibus municipais como meio de transporte preferencial e este ano cai para 43%. No metrô 13% dos paulistanos diziam que usavam como meio de transporte preferencial e este ano cai para 12%. Meio de locomoção a pé era de 8% no ano passado e este ano é 7%. De trem eram 4% no ano passado e 3% neste.

Quando a gente olha para o universo dos transportes particulares, o carro, que era utilizado por 22% no ano passado, este ano passa para 24% e o meio de transporte por aplicativo – táxi, Cabify, 99, etc. - era utilizado por 2% dos paulistanos e este ano sobe para 5%. O táxi comum era considerado 0%, sobe para 1%.

Quero destacar que quando olhamos para a utilização dos transportes coletivos no geral, no ano passado, você tinha 65% de utilização pelos paulistanos. Este ano cai para 59%. No entanto, quando você olha para os meios de transporte particular na Cidade, ano passado ele era utilizado por 26% e este ano para 32%.

Temos um esvaziamento do transporte público em seis pontos percentuais ao passo que temos uma elevação da utilização do transporte particular em iguais seis pontos percentuais. É um deslocamento do transporte público para o transporte particular.

Por que está tendo esse deslocamento? Por que a população paulistana de alguma forma está abandonando o transporte coletivo e apostando mais em possibilidades particulares, meios de transportes particulares individuais na cidade de São Paulo? Temos um crescimento grande da reclamação, da insatisfação do paulistano com relação a dois itens principais com relação ao ônibus. Em primeiro lugar, falo da lotação. Então, sobe de 23 para

25% a reclamação com relação à lotação dos ônibus, como o principal problema. Nesse *slide*, estou apresentando, na opinião dos paulistanos, qual é o principal problema do transporte público na cidade de São Paulo. Para 25%, um quarto da população, é a lotação; e depois para 20%, um quinto da população, é o preço da tarifa. Esses são os dois principais problemas que a população paulistana está alegando, como elementares, para melhorar a qualidade do transporte, a lotação dos ônibus e o preço da tarifa.

Aqui nós perguntamos a um grupo de paulistanos que não usa o transporte público, que usa carro, usa outros meios particulares. O que faz ele não fazer não usar o transporte público, o que o faz optar pelo transporte particular e não pelo transporte público? Aqui está a resposta: Sobe de 31 para 37%, ou seja, praticamente quatro em cada dez paulistanos dizem que andam de carro em vez de ônibus, porque ele está muito cheio, ou seja, mais uma vez, há o problema da lotação; 32% dizem que não usam ônibus preferem, de fato, utilizar o carro; e 31% dizem que usam o carro e não o ônibus porque o trajeto do ônibus é muito demorado. Então, mais uma vez, aqui há o problema da lotação e da demora nas viagens.

Aqui é só para os senhores terem uma dimensão do impacto que causa o preço da tarifa na vida dos paulistanos. Então, metade dos paulistanos, 52% dos paulistanos dizem que deixam de visitar amigos ou familiares que moram longe por causa do preço da tarifa. Metade dos paulistanos deixa de visitar amigos e familiares por causa do preço da tarifa; 51%, metade dos paulistanos, dizem que deixam de ir a parques, cinemas e outras atividades de lazer por causa do preço da tarifa; 1/4 dos paulistanos, 26% dizem que deixam de ir para a escola ou para a universidade por conta do preço da tarifa; e um terço dos paulistanos, 34% - é absolutamente grave isso, Sr. Caio - deixam de realizar exames e consulta médica por causa do preço da tarifa. Ou seja, há um problema relacionado ao acesso à saúde com o preço da tarifa do ônibus. Estamos falando aqui de um terço da sociedade paulistana. Estamos falando aqui de, pelo menos, quatro milhões de pessoas.

Essa apresentação é muito mais vasta. Quem quiser ter acesso ao conteúdo

integral dela, está no *site* da Rede Nossa São Paulo. Está totalmente disponível. Estou apresentando só alguns *slides* para subsidiar o nosso debate.

Aqui é o que eu considero bastante grave: 54% dos paulistanos, mais da metade, dizem que a lotação dos ônibus, em São Paulo, piorou em relação ao ano passado; 42% dos paulistanos dizem que o tempo de espera dos ônibus, seja nos pontos, sejam nos terminais, piorou em relação ao ano passado; 40% dos paulistanos dizem que o tempo de duração da viagem piorou em relação ao ano passado; e 25% dos paulistanos dizem que o conforto dos ônibus piorou em relação ao ano passado.

O que eu estou querendo destacar aqui é que a cidade de São Paulo está passando por um processo de sucateamento do transporte público. O nível de qualidade e de satisfação dos paulistanos e das paulistanas vem ampliando ano após ano. A lotação está piorando, o tempo está piorando e o preço da tarifa está ficando mais caro e está prejudicando a vida dos paulistanos.

Eu queria destacar desse universo do debate, com relação à mobilidade urbana, em especial, o que se destaca aqui na nossa pesquisa: o tempo de deslocamento, o tempo que o paulistano passa nos ônibus, o preço da tarifa e a lotação, a distribuição do transporte público na cidade de São Paulo. A gente sabe que lotação vai ter que ser resolvida com planejamento e investimento em infraestrutura de mobilidade urbana.

Parece-me que esses elementos, do preço da tarifa, esses elementos relacionados à lotação e esses elementos relacionados ao tempo de deslocamento, tempo em que o paulistano passa nos ônibus, são questões que podem ser impactadas de maneira positiva ou de maneira negativa, pela licitação dos ônibus, entendendo a licitação como um instrumento que organiza todo o planejamento, organiza todo o sistema de mobilidade. Estou falando obviamente, especialmente de pneus porque a gente viu que metade do deslocamento, na cidade de São Paulo, é feito por ônibus. Então, quando a gente fala da licitação dos ônibus, do sistema de ônibus, a gente está falando de praticamente a maioria da utilização do transporte

público na Cidade.

Esses pontos, relacionados ao tempo de deslocamento, à lotação dos ônibus, ao preço da tarifa e à qualidade do serviço de ônibus na Cidade, são questões que são impactadas ou positiva ou negativamente pela licitação dos ônibus, ou seja, a licitação dos ônibus pode melhorar esse modelo ou pode prejudicar esse modelo. A licitação dos ônibus pode conseguir avançar num universo, num horizonte onde possa haver modicidade tarifária ou a licitação dos ônibus pode prever a ampliação desse custo, pode prever a ampliação da tarifa. A licitação dos ônibus pode prever um sistema mais inteligente, mais integrado, mais espalhado pela Cidade, garantindo uma melhor qualidade no trajeto e permitindo uma redução do tempo de deslocamento ou não.

A licitação dos ônibus é peça absolutamente central se nós estamos verdadeiramente empenhados em resolver esses problemas e melhorar esses índices que os paulistanos estão apontando para a qualidade do transporte na cidade de São Paulo.

Acontece que a licitação, para ela ser, de fato, colocada, na rua, e vir a cabo, um elemento que já está patente e cristalino para todos os poderes públicos é que a licitação depende do PL 853. Nós já fizemos estudos e análises que vão comprovar isso. Nós já fizemos audiências públicas aqui com a presença do Tribunal de Contas do Município, que colocou exatamente isso. Nós já fizemos conversas com Vereadores e especialistas que também apontam nesse sentido. Nós já estivemos presencialmente com o Sr. Secretário João Octaviano e com o Sr. Prefeito Bruno Covas, que também compreenderam a centralidade e a importância do PL 853 para a aprovação e a liberação da licitação dos ônibus.

É muito triste, em alguma medida revoltante, que o sistema de transporte que está perdendo qualidade ano a ano, depende de uma licitação, para que se possa reorganizar o sistema de transporte na cidade de São Paulo. Essa licitação está nítida e cristalina para todos os poderes deste município. Para que ela possa, de fato, ser liberada, ir para a rua, promover a competição e o certame, para que isso possa acontecer, ela depende do PL 853. No entanto, o

PL 853 ontem somou 15 sessões de adiamento. Foram dez sessões de adiamento no primeiro semestre e ontem foram aprovadas mais cinco sessões de adiamento. Quinze sessões de adiamento por qual comissão? Pela Comissão de Constituição e Justiça. Qual é a atribuição da CCJ? Única e exclusivamente analisar a constitucionalidade do projeto. A CCJ não analisa o mérito do projeto, se é bom, se é ruim, se os Vereadores concordam ou não, a CCJ avalia a constitucionalidade. A pergunta que fica e é uma pena - o Sr. Caio aqui está trabalhando forte nisso - que nós não tenhamos outros Vereadores da CCJ aqui para fazer esse tipo de questionamento. Falo de um sistema de transporte público que está se deteriorando e de uma licitação que precisa ir para a rua, para conseguir reorganizar o sistema de transporte. A Prefeitura, a Câmara e o Tribunal de Contas já deram as suas declarações públicas e até oficiais, dizendo que a licitação depende do PL 853. O PL 853 é de autoria do Poder Executivo. Chegou a esta Casa e passou por um substitutivo, de autoria do Vereador Caio Miranda Carneiro. Qual é a justificativa para a Comissão de Constituição e Justiça, que tem, por objetivo, exclusivamente, analisar a constitucionalidade do projeto? É um projeto que absolutamente não tem nada de inconstitucional. A gente pode ter problema de mérito, a gente debater o mérito, debater os artigos em outras comissões ou mesmo no plenário, mas a Comissão de Constituição e Justiça não tem que entrar no debate do mérito. O que leva a Comissão de Constituição e Justiça a pedir quinze sessões de adiamento para um projeto de lei que vai liberar ou não a licitação, que vai reorganizar o sistema inteiro de transporte público? Essa é a pergunta que não tem nenhuma resposta pública ainda e que deveria deixar todos os paulistanos e paulistanas indignados, porque o PL 853, sendo pré-requisito para liberação da licitação dos ônibus na Cidade, deveria ter prioridade absoluta nesta Casa. Quanto a esse projeto, os Vereadores deveriam fazer uma força tarefa para analisar esse projeto de lei, acertar as arestas que eventualmente possam ter, fazer esse projeto de lei rodar e ser aprovado, para que o TCM possa liberar. O Tribunal de Contas do Município foi claro aqui, na audiência pública que nós fizemos. O PL 853 é pré-requisito para liberação do texto da licitação

dos ônibus. Então, do ponto de vista da sociedade, nós, que somos uma organização, na sociedade civil, a nossa indignação diz respeito ao fato de os Vereadores estarem virando de costas para o problema grave que há nesta Cidade, que é a questão da mobilidade urbana. É preciso aprovar esse PL, para conseguir liberar o texto da licitação, para a gente reorganizar qual é o novo sistema de transporte na cidade de São Paulo.

Há algumas contradições graves nesse processo. Um dos pontos mais polêmicos - eu não vou avançar tanto no conteúdo do PL 853, eu e o Rafael Calabria, do Idec, já dividimos a fala e ele vai avançar mais nos detalhes – só para dar um pequeno destaque, um dos pontos principais do PL 853 é que permite certa variação no tempo do contrato com as empresas das ônibus. Hoje ela está fixada em 20 anos, e o PL 853 permite que a gente possa reduzir esse tempo. Por que é importante reduzir esse tempo? Por conta dos avanços tecnológicos e por conta de a gente poder absorver aquilo que está sendo feito nas principais cidades do mundo. Se pegarem as principais Cidades do mundo, há contratos muito mais curtos do que vinte anos. Quanto a congelar o sistema de transporte nas mesmas tecnologias, por vinte anos, qualquer Cidade séria do mundo não pensaria nisso. Por que eu estou falando isso? Porque o nosso argumento central é esse. O argumento de quem não vê benefício no PL 853 diz respeito à questão do equilíbrio econômico, fala que se reduzir os vinte anos, vai haver um problema de caixa, vai ficar mais cara a tarifa. Fora isso, há outras questões que também estão relacionadas ao gasto, que eventualmente isso poderia aferir. Eu discordo dessa posição. Se se alterar o prazo dos contratos da concessão, isso pode ter um impacto nos cofres públicos? Há um dado que precisa ser colocado em cima da mesa para a gente observar. Segundo o próprio Tribunal de Contas do Município, só nesses últimos quatro ou cinco anos, por conta dos contratos emergenciais, derivados da não liberação da licitação, só nesse período, esses contratos emergenciais tiveram um impacto nos cofres municipais na casa de 30 bilhões de reais. Então, a pergunta que fica é: “O que, de fato, sai caro? Sai caro a gente conseguir renovar, ou melhor, inovar, no sistema municipal de transporte; sai caro a gente apostar em

novas tecnologias, tecnologias limpas, que utilizem combustível limpo, tecnologias mais baratas, tecnologias que colocam a Cidade alinhada àquilo que, de mais inovador, de mais moderno, está sendo feito em outras cidades? É isso que sai caro ou o que sai caro são os contratos emergenciais, ou o que sai caro é a Comissão de Constituição e Justiça literalmente enrolar a sociedade e pedir 15 sessões de adiamento para um projeto de lei, de autoria do Executivo, que tem o “okay” do Sr. Prefeito - pelo menos o que foi nos dito em reunião presencial -, tem o “okay” do Secretário João Octaviano?”

Alguns detalhes precisam ser acertados no projeto de lei, sem dúvida, mas isso não é justificativa para que a Comissão de Constituição e Justiça faça um adiamento por 15 sessões e literalmente interdite o debate sobre essa questão, impedindo que a gente avance para organizar a legislação municipal, para que haja liberação da licitação e a gente possa, de fato, reorganizar o sistema de transporte na Cidade.

Para concluir a minha intervenção, as nossas pesquisas e dados mostram que está havendo um prejuízo na qualidade do transporte público na cidade de São Paulo; os paulistanos e paulistanas estão avaliando de maneira negativa, a cada ano, o conforto, o tempo de deslocamento, a lotação, o preço da tarifa. Estamos prejudicando a vida dos paulistanos e das paulistanas. Então, é preciso levar a sério este debate, pois a gente está prejudicando a vida da sociedade paulistana. Tem solução.

A solução é reorganizar esse sistema. A licitação traz algumas melhorias importantes. No entanto, o PL 853 é condição para que a licitação possa ir para a rua. E, ao invés desta Casa se empenhar e eleger o PL 853 como prioridade absoluta, pelo contrário, os Vereadores desta Casa optam por fazer sucessivos adiamentos injustificados, lançando mão de argumentos sem base técnica evidente, sem apresentação de dados. Porque é muito confortável apresentar argumentos da boca para fora, dizendo: “vai ficar mais caro”, “vai ter problema”. Mas não há estudo em cima da mesa que apresente, de fato, qual deveria ser a orientação para o PL 853.

Na nossa avaliação, o PL 853, em especial o substitutivo que foi feito, está absolutamente de acordo com as necessidades para a atualização e para, de alguma forma, modernizar a legislação municipal; o substitutivo está em consonância com as necessidades de atualização da legislação municipal para a licitação ir para a rua. Mas é uma pena, e deveria deixar todos os paulistanos e paulistanas indignados, o fato de se ter uma licitação que precisa ir para a rua para melhorar o sistema, mas essa licitação depende de um projeto de lei e os Vereadores, em vez de colocar isso como prioridade da sua atuação parlamentar, optam por fazer esse adiamento, gerando um ônus para os cofres públicos maior do que qualquer argumento com relação à modernização, a bens reversíveis, ao elemento da alteração dos combustíveis, etc.

A pergunta que deixo é: Quais as razões que levam os Vereadores desta Casa a não avançarem no debate e na aprovação do PL 853, para a liberação da licitação dos ônibus, uma vez que – repito – é cristalino que a licitação depende deste PL. É cristalino.

No entanto, infelizmente temos uma Câmara de Vereadores que, pelo menos até agora, na CCJ está fazendo um trabalho de prejudicar a vida dos paulistanos. A Comissão de Constituição e Justiça desta Casa não está atuando de acordo com o atendimento das demandas dos paulistanos, que querem uma melhora na qualidade do transporte público, está virando de costas para essas necessidades.

Com isso, deixo minhas perguntas. Esses dados estão disponíveis para quem tiver interesse na pesquisa completa sobre mobilidade urbana.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Caio Miranda Carneiro) – A justificativa pra os adiamentos é um pedido do Executivo, que diz: “Ainda não estamos seguros, precisa estudar mais”, e pede para adiar. Só fazer a *mea-culpa* porque, querendo ou não, a CCJ aprovou esta audiência. Mas como é um projeto de iniciativa do Executivo, se ele não quiser que ele ande, a gente pode andar aqui que ele não vai prosperar.

Agora, se o Executivo não estiver de acordo com o substitutivo, podemos reencaminhar, ou apresentar um texto. Concordo que não dá para deixar do jeito que está, ficar empurrando com a barriga, porque cada dia que passa é prejuízo para a Cidade.

Com isso, o PL 300, da mudança climática, fica cada vez mais distante de ser cumprido.

Tem a palavra o Sr. Rafael.

O SR. RAFAEL CALABRIA – Bom dia. Eu gostaria de começar pontuando essa surpresa da SPTrans não estar ciente do texto do PL. Isso é absolutamente impossível, porque o PL é de março. O Idec enviou mais de cinco cartas para a SPTrans, explicando a importância do PL, os detalhamentos; a gente já dialogou sobre o substitutivo no CMTT, onde falei dele pelo menos duas vezes; a gente protocolou cartas na SPTrans e na SMT sobre o conteúdo do PL e sua importância, duas vezes; a gente fez reuniões com a gestão anterior sobre o PL, com a equipe de transição do Sr. Octaviano, quando trocou o Secretário, e com a equipe nova do Sr. Octaviano e o Sr. Prefeito, no dia 10 de julho.

Além disso, na própria proposta da SPTrans em 21 de dezembro, falava que havia duas opções de prazo, porque havia uma lei que estava mudando o prazo. Então, não faz o menor sentido a SPTrans afirmar que não tem ciência do texto do PL, porque ela está acompanhando isso desde 2015, quando o PL modificou o prazo da licitação.

Entrando nos pontos mais específicos, queria começar afirmando um pouco sobre o que o Américo falou dessa bipolaridade, de ser um PL do Executivo e o mesmo estar atrasando os trabalhos do PL. O PL de dezembro tinha dois elementos apenas em alguns artigos: o prazo e os bens reversíveis; e o substitutivo do Vereador Caio não modificou isso. Ele definiu um intervalo de prazo bastante longo, como o Executivo desejava, só que ele tirava de vez a menção, enfim, o que o Caio colocou não conflita. O Executivo flexibilizava os bens reversíveis, e o texto do Vereador Caio corroborou com isso, colocando mais opções de bens reversíveis.

Então, o texto do Vereador não discorda em nada do texto do Executivo. O que ele fez, na verdade, foi melhorar ainda em outros pontos, mas sem nenhuma inovação que contraria qualquer diretriz da Política Nacional da Mobilidade Urbana, do Plano Diretor de São Paulo. Como ele falou, corrobora com textos da licitação também. Por isso, o texto é de abril, desde maio, quando o Avelleda começou a falar sobre isso, ele já falava que a SPTrans tinha entendido que não havia oposições ao texto. Inclusive foi o que o Sr. Octaviano nos falou em 10 de julho, e o Sr. Prefeito corroborou que não havia oposições ao texto.

Só para mencionar, os pontos que o Vereador Caio avançou ainda mais foi na questão da concorrência, com um texto mais moderno, estimulando a concorrência no edital de licitação, abrindo a opção de ser internacional, porque o Prefeito Doria tinha falado que gostaria e o Prefeito Haddad também tinha falado que gostaria, mas nenhum dos dois modificou a lei para permitir isso. E avanço em opções para a Prefeitura sobre a questão das garagens e permitir uma competitividade maior no edital.

Entre as opções, por exemplo, tem uma opção de reversível e a opção de a Prefeitura reconceder essas garagens para terceiros, assim como vem fazendo com terminais. Além disso, avançou em textos de integração com pedestres e ciclistas, e acho que ninguém se oporia a um conteúdo nesse sentido; e métricas de limitação de ruído, que seria um avanço muito importante: Se a SPTrans entender que é inviável, bastaria vetar um artigo, mas a gente entende que seria uma medida positiva, ainda mais num caminho de eletrificação, em que os veículos são menos ruidosos.

Então, não existe nenhum argumento que inviabilize o PL, pois ele não engessa nada que a SPTrans não queira fazer. Inclusive após a aprovação desse PL, vamos ter que brigar para que a SPTrans avance nesses pontos.

Portanto, chama muito a atenção esse atraso, essa “virada de costas” que o Sr. Américo mencionou sobre o PL, numa situação em que a gente se encontra hoje de bloqueio da licitação por conta de alguns desses pontos. E a realidade que o TCM comentou agora no

começo de agosto de que, findo o prazo de 15 anos da Lei de 2001, a partir de agora a SPTrans entra em contratos emergenciais a cada seis meses, com menos tempo de investimento e menos confiabilidade. Por isso, nesses próximos períodos de seis meses, só tende a piorar a qualidade do ônibus. Paralelo a isso, a SPTrans e a Prefeitura ignoram o avançar do PL, que já sabiam, desde a proposta de consulta pública, da sua importância para mudar e melhorar questões do edital.

Eu queria mencionar algumas coisas sobre o prazo, que tem sido o tema mais polemizado deste projeto e tentar chamar a atenção para assuntos que não estão sendo tratados. Primeiro, a questão do TCM nem sequer é contra os 20 anos, quem é contra os 20 anos são os técnicos da área, enfim. Mas o que o TCM argumenta é que a SPTrans sequer justificou os 20 anos. Mesmo que ela entenda que seja viável, ela tem que fazer um cálculo econômico-financeiro para mostrar a reversão dos investimentos do ente privado e mostrar por que 20 anos é um prazo coerente, correto, com algum embasamento.

Segundo, o contrato atual já era de 10 anos, e acho que ninguém vai dizer que as empresas vão estar em algum risco econômico-financeiro. Os ônibus melhoraram muito na cidade de São Paulo, então o contrato teve sucesso em vários pontos. E ainda os 10 anos que foram calculados em 2001 pela SPTrans previam que as empresas de ônibus que operam na Cidade cuidassem dos terminais, e isso nunca foi feito. Ou seja, o investimento era para ser muito maior, cumprido em 10 anos. Então, esse cálculo demonstra a viabilidade de ser um contrato de menos de 10 anos, com folga até.

É claro que há contratos com prazos maiores, que também não são embasados, como o caso do Rio de Janeiro, que fez um contrato de 20 anos sem explicação. Infelizmente nenhum órgão barrou isso. Mas, por exemplo, Brasília assinou um contrato em 2011, com prazo de 10 anos, demonstrando que há viabilidade nisso; e Belém está discutindo um contrato com a proposta de sete anos. Então, se a SPTrans quer provar que 20 anos é viável, tem de haver um estudo muito claro que explique por que são necessários os 20 anos.

Não vou citar os exemplos internacionais, que são muito famosos, porque as situações econômicas são bastante diferentes. Mas Brasília e Belém, que também estão na crise, estão com propostas menores do que a lei de 2015 propôs.

Outro ponto importante é que a cidade de São Paulo vai dividir bastante a frota. Hoje tem oito áreas, com dois grupos e concessionárias de cada um, então são 16 grupos de empresas, e vamos pular para 29. Então, haverá empresas especializadas em micro-ônibus e empresas especializadas em articulados. E na discussão do PL 300, a gente ouviu muito que os investimentos são completamente diferentes: um ônibus articulado custa mais de R\$ 1 milhão; e o micro-ônibus custa dezenas, centenas de milhares. Então, esse é mais um que pode avançar em outro sentido, de descascar os prazos. E fazermos um prazo para as empresas estruturais, sei lá, de 12, 10, 15 anos, e um prazo para as empresas de micro-ônibus, que pode ser bem menor. Com isso, vamos ter uma vantagem muito grande na cidade, que é descascar os prazos. E não vamos ter, daqui a 7, 10 ou 15 anos, uma licitação tão volumosa, que impacta a cidade inteira, e, como estávamos vendo hoje, piora a qualidade e atrasa a cidade inteira. Vamos começar a ter contratos menores. A SPTrans vai precisar desenvolver, como outras cidades têm, uma equipe que acompanha a questão com mais frequência, que discute com mais frequência. Então vamos ter mais oportunidades de debates, mais aprendizados e mais facilidade de trocar esses aprendizados e avançar mais nos contratos. Várias cidades pelo mundo têm avançado muito nesse modelo de descascar os prazos. E a proposta do Executivo e do Caio, que não são discordantes, viabilizaria isso, o que seria um avanço bastante interessante para a qualidade dos contratos, e, como consequência, da qualidade do ônibus.

Queria fazer um histórico, porque é importante mencionar.

É curioso apontar que o contrato de 2001 foi feito numa época em que havia uma tensão social a respeito muito menor – Rede Nossa São Paulo não existia, o Idec não atuava na área, não tínhamos blogs como o *Dário de Transporte*, acompanhando esses assuntos

diariamente, com diversos pontos por dia –, e, ainda assim, a discussão foi mais ponderada na questão do prazo. Enfim, a lei tem diversos outros avanços, tanto que avançou bastante a qualidade do ônibus. E digamos que tivemos alguns retrocessos, como a questão do protecionismo das garagens, protecionismo dos bens reversíveis, que foi engessado. Mas a mudança do prazo para 20 anos, esse engessamento taxativo de 20 anos, se deu na gestão passada, num passo muito estranho, tanto que a Câmara, na época, reagiu. E tem outros PL, além do 853, que tratam do assunto – porque esse assunto foi colocado num PL de terminais. Então um assunto externo ao assunto do PL, que engessou com um prazo de 20 anos, sem discussão nenhuma na sociedade. E fomos surpreendidos, com o edital, na época, com o decreto que saiu no final de junho, se não me engano, na véspera de começar a consulta, com esse engessamento de 20 anos, porque imaginávamos que a discussão fosse se dar no texto original, que era de até 15 anos. E mesmo a Câmara demorou para reagir; o novo texto foi protocolado em outubro, depois da consulta. Então a discussão, no princípio, foi bastante mal tocada, pouco republicada. E 28 Srs. Vereadores assinaram um repúdio a esse prazo de 20 anos, tentando votar o texto original. Além de apontar esse problema do período anterior, que tem bastante apoio na Casa, há uma discussão mais salutar e mais republicada sobre esse assunto. Então 28 Vereadores assinaram o PL 515, que estava em tramitação na Casa, está na Comissão de Transportes, até hoje, parado, porque o PL 853 o atropelou com um assunto semelhante, de forma que a discussão já está se dando na Casa desde outubro de 2015. Não é nem uma discussão nova. Não justifica esse atraso, esse adiamento. E na Prefeitura não precisa nem falar, já que a Prefeitura tem discutido o assunto desde 2013, quando o Prefeito Fernando Haddad propunha começar a colocar a licitação em praça.

Depois de fazer o histórico, falar dos pontos, quero concluir.

Dos elementos que você me colocou, pelo menos quatro são vinculados à questão do prazo, e outros mencionam a questão das garagens. Então, de fato, o TCM não vai ter argumento para liberar o edital enquanto o PL não for aprovado e a SPTrans não fizer um

edital em linha com o que o PL colocou. O PL corrige problemas que a gestão passada criou, enfim, até melhora pontos que a gestão passada e a atual queriam ter melhorado, como a questão da concorrência internacional. Nunca vimos um argumento público embasado contra qualquer elemento do PL. Mesmo a questão dos 20 são frases e posicionamentos – ninguém embasou os 20 anos, demonstrando a redução do custo ou qualquer vantagem econômica para os usuários e para a SPTrans. E a Prefeitura tem tido um posicionamento bastante dúbio, apoiando publicamente o PL, em reuniões conosco, e atrasando a tramitação na Casa, o que é um posicionamento bastante grave da Prefeitura. E isso corre contra ela mesma, já que é ela que tem que arcar com os custos do atraso dos contratos emergenciais.

Para finalizar, chama muito mais a atenção esse descaso, o abandono da pauta pela Prefeitura, num período em que temos, além da discussão eleitoral, em que estão tratando vastamente sobre custos, dado o próprio atraso e o contato pequeno, de seis meses, que assinamos em julho, ficando praticamente claro que vai ser preciso assinar outro contrato emergencial, já que a Prefeitura não cuidou disso nesses três meses que já avançaram, desde a última assinatura, deixando um prazo muito pequeno para aprovarmos o PL, depois em segunda, a SPTrans fazer um texto novo, publicar, no período de eleições, e, daqui a pouco, de férias. É uma situação bastante triste, bastante ruim, para os usuários de transportes, e temos apenas a lamentar. Vamos continuar fazendo o nosso barulho, estamos divulgando pressão para os Vereadores sobre esse PL. Estamos com uma página chamada *Ônibus na Linha*, que está acompanhando todos os passos desse PL dentro do site do Idec. Estamos dialogando muito com os Vereadores, pressionando Vereadores da base aliada, da oposição, os independentes, enfim, todos os Vereadores, para atentarem ao assunto. E enviando, repetidamente, cartas ao Executivo, dialogando com o Octaviano, o Secretário, com o Norival, que é o novo Chefe de Gabinete, que assumiu em agosto, com o próprio Prefeito Bruno Covas. Enfim, temos feito muito o nosso papel de dialogar sobre esse assunto, que é importante. E sabemos que, além de tudo que falamos aqui, a cidade de São Paulo impacta outras cidades.

Na cidade de São Paulo, serve como exemplo o caso dos pontos de ônibus, que foi uma concessão péssima. E, mesmo assim, tem refletido em outras cidades. Os bons e maus exemplos de São Paulo repercutem muito. Faixa exclusiva tem sido feita em diversas outras cidades, médias e pequenas. E o Idec, como tem uma pauta nacional, tem tentando muito usar a cidade de São Paulo como exemplo nacional para que se repercuta uma ideia de concessões boas, e não a péssima ideia do Rio de Janeiro, de um contrato de 20 mais 20, como é também a nossa lei hoje em vigência.

Estamos à disposição de quem quiser dialogar. O *site* também está à disposição. Quem quiser pressionar os Vereadores, tem lá uma ferramenta de pressão para os Vereadores. E vamos aumentar a pressão sobre o Executivo, depois dessa notícia de mais um adiamento de um mês e meio.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Caio Miranda Carneiro) – Queria fazer um esclarecimento.

O pessoal da SPTrans, que está aqui, a equipe que veio para cá, não foi “brifada” para falar sobre o PL. Não quer dizer que a SPTrans não recebeu. Isso faz parte da política. Houve mudança de secretário, mudança de Prefeito, e a equipe do Executivo, como um todo, está se reformulando, o que faz parte do nosso sistema político. Então eles não estão com a prerrogativa de falar em nome da SPTrans sobre o projeto, mas a SPTrans recebeu. E o fato de eles estarem aqui é positivo. Esse é o caminho. Agradeço a presença de vocês. Então é só para não criarmos conflitos, mas, na verdade, construir um consenso. E não tem jeito, gente: é um projeto que é prerrogativa do Executivo, e nós, Vereadores, não podemos alterar essa lei, já que o Executivo precisa querer. Se ele não quiser, ele vai vetar e não vai implementar. Então temos que construir essas alterações.

Estamos na *Semana de Mobilidade* de 2018, entre os dias 18 e 25 de setembro, que é organizado pela Secretaria de Mobilidade e Transporte da Cidade – SPTrans, CET. E essa audiência deveria, inclusive, ser parte. Ela já estava marcada há mais de três semanas. É

um debate que deveria estar no centro da discussão. Estamos num período eleitoral, e isso não deveria impedir que um tema dessa importância recebesse as energias desta Casa. Mas sem problemas. Vamos prosseguir. Essa audiência vai ficar registrada. E é uma oportunidade de não pairar mais dúvidas.

Conforme eu tinha falado, eu queria apenas apresentar algumas mudanças do substitutivo em relação ao texto original do Executivo.

Para vocês terem uma ideia, a lei da Marta, em 2001, não é que ele não prevê, ela veda a participação de consórcio internacional. Então é uma lei que proíba consórcio internacional, empresa internacional, de participarem da concorrência no transporte coletivo da Cidade. Então, para mim, isso já é uma questão de ilegalidade para ser discutida judicialmente. Nunca ninguém suscitou. Então isso já está sendo mudado. Está expressamente previsto, no substitutivo, que consórcios internacionais podem participar também, inclusive.

Sabemos que o Banco Interamericano e o Banco Mundial financiam renovação de sistemas de transportes, desde que eles sejam enquadrados nas prerrogativas da Agenda 2030 e das premissas de sustentabilidade que o mundo inteiro está querendo adotar. Na Europa, vai ser proibido, em algumas cidades, a circulação de veículo motivo a combustível fóssil – veículo normal, não ônibus. E aqui estamos brigando ainda para tentar fazer uma meta de renovação da frota do ônibus para emissão zero em 20 anos.

Quero também ressaltar que o Prefeito Bruno Covas apoia as medidas. Ele tem que talvez fazer um esforço maior para que os seus secretários também encampem a causa. Ele sancionou uma lei de autoria nossa que prevê inspeção veicular em todos os veículos que prestam serviço para a Prefeitura de São Paulo. Isso inclui todos os veículos da CET, SAMU, caminhões de poda de árvore, de tapa-buraco, SPTrans. Já foi sancionada, falta regulamentar, mas ele já aprovou. E também a redução de ruído. Quem mora perto de onde passa ônibus, ou trabalha na frente, sabe o que é um ônibus passando na porta do seu estabelecimento ou da sua casa. O nível de ruído passa de 100 decibéis. É pior morar na Av. Angélica, na Augusta, na

M'Boi Mirim, qualquer avenida que tem um corredor de ônibus, do que morar em Congonhas, porque, em Congonhas, às dez horas, para de ter voo e só volta às seis da manhã, tem um intervalo, e o ônibus não para. Então a questão do ruído é muito grave. E é uma questão que se pode resolver com isolamento acústico.

Dentre as alterações que propusemos no substitutivo, a primeira delas é a possibilidade de criação de novos subsistemas, além dos tradicionais sistema estrutural e subsistema local. O edital prevê isso. Então não adianta o estar modernizando, ampliando, e a lei. Então estamos adequando a lei para o edital. A outra alteração é a possibilidade de destacamento e delegação em separado de serviços correlatos à operação do transporte coletivo – operação de terminal, centro de controle operacional e bilhetagem.

Peço a vocês que tem comprar o Bilhete Único sem fazer cadastro no site antes, sem saber se no local aonde você está indo tem o Bilhete Único. Tente comprar no metrô, no ônibus. Você não compra, é um sistema extremamente estúpido, burocrático. Vá ali na Rua XV de novembro, do posto da SPTrans, quando tem o ciclo escolar, para ver o tal do Bilhete Escolar, para você conseguir fazer todo o trâmite entre faculdade, escola, SPTrans e obter o seu bilhete escolar. É uma vergonha. A gente sabe que solução tecnológica para isso existe, não precisa ser nenhum gênio. Mas é feito para travar, para não funcionar, porque não tem interesse, porque a gente tem uma política populista de dar isenção para todo mundo, tanto a questão do idoso como a questão do estudante de escola pública, mas, às vezes, a pessoa tem condição financeira, pode pagar, mas, como não paga, alguém vai pagar. E quem vai pagar? O erário público. E vira subsídio. Então está tudo errado. Tem, hoje, tecnologia para monitorar deslocamento. Esses dados apresentados aqui, feitos pelo Ibope, em parceria com o Idec... Se a SPTrans monitorasse com o Bilhete Único. É fácil. Em Londres, o Oyster monitora tudo isso: a hora que entra, a hora que o cidadão sai, faz-se o georreferenciamento, e tem-se todo o padrão de deslocamento como um censo, e não como uma pesquisa, que você tem que fazer *survey* e estimar. Não temos esses dados, e teríamos que ter. Se o ônibus estiver

rodando vazio e o consórcio quiser falar que andaram mais pessoas, ele pode. Ninguém vai conferir. Pega um bilhete único lá, passa várias vezes. Você chega com 50 reais no ônibus para pagar, você não vai pagar o seu ônibus. Dependendo do ônibus, com 20 reais, você não paga. Não tem troco. O cobrador vai falar, desce pela frente. Se você quiser andar de graça em São Paulo, ande com uma nota de 50 reais, você não vai pagar ônibus. Eu garanto. Então, é isso o que estamos falando aqui. A tecnologia está aí para isso, para termos maior controle e podermos fechar as torneiras do gasto, porque se você não está pagando, alguém vai pagar. Esse alguém é o Erário público, é o dinheiro público, o subsídio. Isso está no substitutivo para podemos ter mais modernidade nos sistemas de controle.

A inclusão do dever da administração pública de privilegiar e estimular a ampla competitividade no âmbito das estações. A estação tem de ser competitiva. Se é para subsidiar, vamos subsidiar um modelo que é mais competitivo e depois dele executado não somos mais refém do sistema como está e dos *players* como estão.

A compatibilização do planejamento estratégico para administração pública com as leis já aprovadas que reconhece em Agenda 2030 e várias secretarias estão implementando os indicadores Agenda 2030. Educação, já tem. Na Secretaria do Verde, já tem. Na de Gestão. A Lei da Agenda 2030, que hoje está sancionada, só precisa regulamentar, sem um balizador. É a Lei 16 817/18.

A Lei de Mudanças Climáticas, Lei 16.802/18, que é o PL 300, foi aprovada. Então, ele já tem de ser considerado. No edital ele está considerado, a tabela de renovação da frota e redução das emissões, só que na Lei de 2001, não! E o Estatuto do Pedestre, a Lei 16.633/17, que também tem de ser considerada. Pensar o transporte coletivo integrado com todos os modais. Não só isoladamente.

A possibilidade de empresas internacionais participarem, primeiro item que falei, uma maior flexibilidade para o Executivo modelar e regular, via decreto, serviços que integram e que venham integrar o serviço de transporte coletivo, permitindo uma maior adaptação para o

interesse público e para as novas tecnologias. Fazer uma lei guarda-chuva flexível e tudo bem. Que seja ainda. Se for para fazer por 20 anos, se vierem as planilhas e mostrarem impossível ser menor o período, impraticável, que seja 20 anos, mas que o Executivo possa, por decreto, remodelar isso para que não tenhamos daqui 20 anos ter toda uma discussão e ficar uns seis anos com o contrato emergencial discutindo a nova lei. As leis são instrumentos que são rígidos. Para mudar são mais difíceis. A Lei tem de ser um guarda-chuva que permite o Executivo modelar nos parâmetros gerais e não os especificados, detalhados. Mas enfim, a Lei no nosso substitutivo permite o Executivo fazer de cinco a 15 anos. Se não quer, faz de cinco a 20. Faz de 10, renovável por mais dez, por que não? Essa é a nossa briga. Vamos ter de ouvir o Presidente Milton Leite, que conhece bastante do sistema, e outros vereadores que têm argumentos econômicos por parte dos concessionários de que não daria para ser menos de 20. Vamos avançar. Não pode ficar parado. Do jeito que está, está ruim.

Divulgação periódica dos índices de qualidade do transporte. Isso é superimportante. Quem tem divulga esses índices de qualidade do transporte é a SPTrans, o poder Executivo. É ele que tem de dizer, tem de ter essa consulta, saber exatamente qual o índice de satisfação do usuário. Usuário com acessibilidade reduzida, mobilidade reduzida, de todo mundo, por faixa de *status* social, etário. Isso é informação estratégica que tem total condição de fazer. Não ficar no achismo ou dependendo de terceiro setor contratar pesquisa para apresentar para gente dados, que já deveríamos ter.

A premiação dos bons prestadores e consequente penalização dos novos prestadores com aumentos na remuneração ou no prazo concessório. O bom prestador ser premiado e ter seus contratos prorrogados e o mal ser cortado, ser penalizado. O sistema é complexo e às vezes tratar todos de forma igual é injusto. Vou dar um exemplo aqui: Terminal Bandeira, quantas linhas saem do Terminal Bandeira em fila, daqui até o Terminal Santo Amaro? No mesmo corredor? Quantas linhas não pegam fila na Consolação, Rebouças, chega ao shopping Eldorado, ficam em fila lá, 15 ônibus. Sendo que esses troncos deveriam ser para

deslocamentos circular e as pessoas fazerem o transbordo. Só que o usuário não quer. É horrível para o usuário ter de fazer o transbordo e tal e ele não quer. Mas se fosse uma coisa bem feita, certamente faria como fazem em qualquer lugar do mundo.

A previsão de cronogramas objetivos para adoção de tecnologias na redução de emissão de ruídos e aí podemos, mesmo com o diesel poderíamos fazer. Só isolar. Hoje o motor, tem ônibus circulando, o motor não tem separação nenhuma. Está exatamente na última extremidade lateral do ônibus, na altura da cabeça do pedestre, com uma lata frisada para ventilação. Acelera direta no ouvido. Antes era no motorista. O Ministério Público, terceiro setor foram em cima, questão de insalubridade, agora fica lá no fundo, o passageiro senta em cima. E vai na cabeça de quem está andando na rua. Parece bobagem isso, mas isso vai ao longo dos anos, pode levar à perda da capacidade auditiva, surdez.

E a possibilidade de previsão de regras específicas sobre a instalação de comitês de prevenção e solução de disputas. Outra lei aprovada, de nossa autoria, que basicamente, já que tem o edital de transporte vai ser por vinte anos, prevê o comitê, com um membro indicado pelos prestadores, um membro indicado pelo Executivo e um indicado, por ambos, para monitorar mensalmente a cada três meses se o contrato está sendo cumprido, se as metas estão sendo atingidas, e aí vamos ter alguém fazendo uma auditoria dentro do contrato, remunerado pelo contrato, para quando o TCM quiser fazer um questionamento, já ter lá relatórios e subsídios para poder saber se o contrato está sendo bem executado e quem está falhando? Executivo, novo prestador, às vezes é um fato de força maior e precisa ser dividido o ônus por ambas as partes.

No substitutivo, não vi nenhum argumento de ordem legal, que o impeça. Inclusive, está tornando a Lei que está vigente, legal. Vendando a participação internacional. E hoje o edital que está rodando, a gente fingindo aí que está tendo uma licitação está totalmente fora da lei vigente. Vai ser impugnado. Essa é a verdade. Do ponto de vista da legalidade não tem restrição, não vejo argumento na informação jurídica, e não vejo nada que impeça a tramitação

da lei. Pode ter de ordem econômica, e na Comissão de Finanças, ou na Comissão de Transportes, estão operacional mais jurídica não tem.

Esses são os pontos que tínhamos a apresentar. Quem quiser receber o texto integral do substitutivo, ele está no meu site, no *Diário Oficial* por quatro oportunidades: dezembro, março, maio e agora em agosto e ontem porque foi para a pauta da CCJ. Enfim, podemos disponibilizar quem quiser.

É bom vocês publicarem também, para não ter mais essa questão e peço, encarecidamente que o Secretário João Octaviano se debruce e apresente as indicações. O que vai acontecer é o seguinte: vai estourar. Estamos no limite do razoável, o impacto nas contas já passa de três bi de subsídio. Vamos ter no final do ano, novamente, a discussão da Previdência, aquele caos, enfim. Vejo um futuro conturbado para a Câmara Municipal de São Paulo e Prefeitura, envolvendo a questão do transporte coletivo, a questão do contrato de limpeza, que o TCM também contestou. Na minha visão é um contrato que também não está amparado com os mecanismos mais avançados para ter um controle decente na execução do contrato, e a questão da Previdência. Então essas três pautas vão estar aqui no final do ano depois da eleição e no ano que vem. Temos de avançar.

Abro a palavra aos senhores que quiserem fazer perguntas ou fazer alguma contribuição ou alguma fala.

O SR. RAFAEL CALABRIA – Só deixa eu me corrigir, então, da fala da SPTrans. Toda crítica que eu fiz de não saber e não ter conhecimento do PL, eu direciono para esse adiamento, porque, se a SPTrans tem tanta ciência sobre o PL – a SPTrans como um todo, tá?, não os que vieram aqui -, não tem por que a SPTrans adiar, a Secretaria adiar ainda mais, se ela já tem plena ciência, conhecimento e posicionamento, como o Octaviano nos falou na reunião de 10 de julho sobre o PL.

O SR. FRANCISCO CHRISTOVAM – Bom dia a todos. Bom dia, Vereador Caio

Miranda, Rafael e Américo – com quem tive embates contundentes. Para quem não me conhece, sou Presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo – SPUrbanuss.

Começo dizendo que me causa certa estranheza que para esta reunião não tenham sido convocadas várias pessoas, algumas do Poder Público, outras de entidades civis; e nós não fomos chamados. Acho que se há um setor que tem interesse nessa discussão é o das empresas prestadoras de serviço.

Quero reafirmar aqui uma questão, antes mesmo de entrar em questões específicas. O compromisso do SPUrbanuss é de nos colocar à inteira disposição da Câmara Municipal e das entidades civis que discutem esse assunto para tornar essa questão a mais clara possível. Com o Rafael, já houve uma época em que chegamos quase a combinar uma reunião para discutir e aclarar os dados e as informações. Obviamente, somos uma entidade de classe que representa as empresas de transporte na cidade de São Paulo; não preciso nem de reforçar isso. Entretanto, temos um compromisso com a seriedade, com a lisura, com a responsabilidade e com a realização de uma licitação que possa interessar e beneficiar o chamado tripé de sustentação da prestação de um serviço com essa característica. Em outras palavras, o poder concedente, as empresas concessionárias e os usuários. Então, nós queremos esse tripé tenha de fato um equilíbrio para que haja sucesso e a coisa seja boa para todos. É o famoso jogo do ganha-ganha: todo mundo tem de sair satisfeito dessa licitação, o resultado tem de ser satisfatório para todo mundo. Portanto, então, coloco-me à disposição. Embora não tenhamos sido formalmente convidados, que dizer o seguinte: todos os técnicos do SPUrbanuss estão presentes aqui. Temos aqui o nosso economista chefe, o nosso advogado trabalhista, o Diretor Adjunto, o nosso engenheiro responsável pela área de tecnologia do Sindicato. Isso, para mostrar a seriedade com que nós tratamos essa matéria.

Farei considerações breves. Foi mencionada aqui a questão do subsídio. Essa questão é muito simples. Eu, pelo menos, tenho tentado explicar que subsídio é algo

passageiro. As empresas não são subsidiadas. Essa é uma dúvida que às vezes permanece, muitas vezes o pessoal da imprensa coloca isso até como manchete: “Aumenta o valor de subsídios às empresas”, *etc.* Não, não somos subsidiados; somos remunerados por um serviço prestado de acordo com as regras do contrato. Há uma planilha, é uma questão técnica. Custo é questão de engenharia e de economia; não é questão política ou social, é tarifa. Custo é economia e engenharia: qual é o consumo, quanto custa, com que taxa vamos remunerar *etc. etc.*

Então, a SPTrans, que reúne os melhores técnicos da área de gestão de transporte público urbano, tem absolutamente total condição de calcular isso nos mínimos detalhes. Vejo aqui algumas pessoas que eu conheço da época em que foram meus estagiários, não vou fazer aqui menção a nenhuma delas. Foram minhas estagiárias na época em que fui ou Diretor de Operações da CMTC ou Presidente da CMTC. Para quem não sabe, fui o último Presidente da CMTC e o primeiro Presidente da SPTrans. Então, conheço um pouquinho desse assunto.

Essa é uma questão na qual temos de bater muito fortemente. Onde é que está o subsídio? Está no estudante de baixa renda, nas integrações. Como vocês bem sabem, o passageiro paga a primeira viagem, depois ele tem 3 horas para fazer até 4 transferências. E essas transferências, o passageiro não paga; quem paga é o Poder Público. Para as empresas operadoras, passou no validador, na catraca, é um passageiro. Não sei se ele já veio de outro ônibus ou se ele vai para um terceiro ainda. Enfim, essa questão do montante de subsídio hoje está mais ligada à questão das gratuidades, à forma como o Poder Público administra o transporte na cidade de São Paulo.

Faço aqui uma ressalva. Em quase todas as capitais, a queda do número de passageiros foi muito significativa no transporte por ônibus. Em São Paulo não foi muito: variou 1%, 2%. Por quê? Graças a essas gratuidades, por incrível que pareça. Aí, Américo, essa questão de se a tarifa é muito cara é uma questão que podemos discutir aqui. Porque, se não existisse o subsídio, e se apenas 48% das pessoas pagam efetivamente o transporte, então

52% - e me corrija, Vagner – dos passageiros não pagam o transporte. Mais da metade anda de graça em São Paulo, pois 48% são passageiros pagantes e 52% não pagam. Se pegarmos o valor que se recolhe com o pagamento de tarifas e se dividirmos pelo número de passageiros transportados, chegamos a essa conta facilmente.

Quero só deixar claro que gratuidade tem a ver muito mais com subsídio do que com o custo de produção do serviço. Em relação à Lei Municipal 16.802 – e foi com ela que tivemos grandes debates e embates nesta Casa -, sempre fomos absolutamente favoráveis a uma melhoria da qualidade dos veículos e, conseqüentemente, à redução, o mais rápido possível, de maneira muito significativa, das emissões que prejudicam a qualidade do ar que respiramos em São Paulo. Entretanto, essa lei está nos causando uma dificuldade tremenda porque não estamos encontrando no mercado aquilo que eu chamo de tripé de sustentação. Parece até que tenho fixação por tripé, mas não é o caso. Refiro-me ao tripé de sustentação do sucesso dessa medida que foi nesta Casa decidida. Não temos tecnologia que nos ofereça três condições fundamentais para a prestação do serviço: disponibilidade, confiabilidade e razoabilidade.

Nós não temos disponibilidade de tecnologia de tal maneira que nós operadores possamos tomar uma decisão como: “Vou fazer um *mix* da minha frota. Vou ter um pouco de veículo movido a determinado combustível, um pouco de veículos já usando motores mais eficientes e que poluem menos; e vou ter, obviamente, um pouco de veículo elétrico, já que é uma tendência”. E não temos nada contra isso, mas, novamente: não se cogitou nessa lei quem será o responsável, por exemplo, se a opção for por operar veículos trólebus, quem será responsável pela implantação das redes de contato e das subestações edificadoras.

Não foi tratada a questão, por exemplo, se usarmos veículos à bateria, das estações de carga dessas baterias. Vocês sabem que hoje a tecnologia disponível demora 3 horas para carregar um ônibus. Temos um período muito curto para carregar toda a frota. Vocês imagem uma garagem de 500 ônibus, que começa a recolher às 22 horas e às 3 horas

já começa a botar veículo para fora de novo. Então, como faço isso? Outra questão: se eu colocar carga em todas as baterias em uma garagem, eu apago o bairro. Isso é uma discussão que estamos fazendo.

Uma ultima consideração a fazer a respeito da lei, insistindo que somos absolutamente favoráveis à Lei 16.802, é sobre a razoabilidade. Toda e qualquer alternativa que venha a melhorar as emissões ou atingir os objetivos fixados na lei são mais caras que o óleo diesel. São mais caras. E discuto, até onde eu puder, com o pessoal da Associação Brasileira de Veículos Elétricos, o custo por quilômetro do trólebus ou mesmo da bateria. Mas eles estão depreciando obviamente num prazo muito maior esses veículos e não estão considerando toda a infraestrutura que precisamos para abastecer essa frota; e, depois, às vezes até o custo de ter de retornar um veículo, na oscilação da frota, que não era necessário, porque a autonomia desses veículos da BYD – que foi convidada a participar hoje – é de 180km apenas. Precisamos de no mínimo 250km de autonomia diária; senão, temos de recolher o veículo antes da hora necessária, e isso é percurso ocioso, é fazer veículo rodar sem passageiro, o que sempre onera o custo. Mas não quero me estender muito nessa discussão.

Américo, você apontou a questão do tempo de deslocamento como resultado da sua pesquisa. Em relação a pesquisas, sempre tive o cuidado com a metodologia e a interpretação adequada das respostas. Isso é fundamental. Estamos num momento em todos nós estamos meio fixados em pesquisas, vendo o que estão apontando as pesquisas eleitorais *etc.* Essa é uma oportunidade interessante para falarmos sobre a metodologia das pesquisas e até como avaliamos os resultados decorrentes delas.

O tempo de deslocamento, que você mostrou com muita propriedade que ao longo de 10 anos ficou exatamente o mesmo, é devido única e exclusivamente às questões da infraestrutura viária. Nós não temos como diminuir os tempos de viagem se não tivermos faixa de domínio própria para que os ônibus circulem na cidade de São Paulo. É incrível isso, mas

as iniciativas são pífias nessa área de investimento, e vocês acompanharam muito bem os resultados apresentados na administração passada quando a Secretaria meteu faixa exclusiva na cidade de São Paulo até meio sem projeto. Havia uma crítica de que se colocava faixa exclusiva sem projeto. O resultado foi imediato: diminuíram os tempos de viagem. E digo mais: até o transporte individual foi favorável à medida, porque pelo menos os ônibus não ficavam disputando espaço com automóvel nas vias públicas *etc.*. Então, concordo com você a respeito dessa questão de que muito ainda precisa ser feito no campo da infraestrutura.

Lotação. Essa é uma questão que nos aflige bastante. Na hora de pico, em São Paulo, na Cochinchina, na Cidade do México, em Paris é assim que funciona. No Japão – vocês sabem disto -, o metrô tem agentes de operação com luva branca para poder empurrar as pessoas para dentro das composições para fechar suas portas, para que elas possam rodar. Graças a Deus, não temos isso aqui: gente empurrando pessoas. Isso acontece em Tóquio! Então, hora de pico os veículos trabalham com lotação máxima em qualquer lugar do mundo. É óbvio que gostaríamos – e tenho certeza de que a SPTrans também – de dimensionar uma frota para operar no pico e recolher metade dela no entropico, mas isso custa. Eu, que fui do Poder Público a vida inteira, sei muito bem calcular o que representa isso, uma vez que estamos discutindo que produzir serviço de transporte numa cidade com as características de São Paulo é muito caro, é muito caro. Há uma contribuição natural dos usuários, que é o pagamento da tarifa, e há o Poder Público hoje bancando praticamente um terço de todo o custo de produção. Essa questão da lotação precisa ser analisada sob esse aspecto também. Obviamente que gostaríamos de estar oferecendo lotação de banco até no horário de pico. Impossível – aqui ou em qualquer outro lugar do mundo.

Entretanto, eu gostaria de dizer que, numa hora dessas, por exemplo, num pequeno pico da hora do almoço, é qualidade A que o serviço do sistema de ônibus oferece em São Paulo. A partir das 8h até às 17h é lotação de banco, coisa que não fica nada a dever aos melhores países do mundo, mas, no pico, nós temos essa questão.

Fazendo justiça ao setor de ônibus, ele é responsável por carregar passageiros que deveriam estar sendo transportados pela rede metroferroviária, mas não conseguimos andar na velocidade que precisa e sobra para nós dar conta desse pedaço também.

Rapidamente quero fazer uma consideração a uma questão extremamente polêmica que há muito tempo vem permeando as discussões: o prazo da licitação. Não me preocupo muito com o prazo e mais com o objeto fixo, porque fazer uma licitação de dez em dez anos ou de 20 em 20 não é problema pelo prazo. O que tenho defendido é que, com as mudanças tecnológicas, com os novos agentes com os quais nós temos que lidar hoje, não podemos ter um objeto tão fixo assim. Eu gostaria de ver um objeto com um pouco mais de flexibilidade. Eu era Presidente da CMTC e da SPTrans quando surgiram os famosos clandestinos, e nós não tínhamos como competir com eles, pois eles eram livres, circulavam como e onde queriam, compravam as vans Topic, Besta, etc., e não tínhamos como competir com eles. Aconteceu que eles foram ganhando mercado e hoje os antigos clandestinos viraram cooperativas, que viraram as empresas que até pouco tempo eram chamadas de permissionárias e hoje representam 40% do mercado.

Tenho certo receio de que, com esses fenômenos como o Uber, a bicicleta, o automóvel coletivo, o transporte público coletivo fique amarrado a um objeto contratual. Por isso, o que eu gostaria de ver é um objeto um pouco mais flexível para que nós, Poder Público e setor privado, possamos ter condições de responder aos desafios que nós teremos que enfrentar nos próximos 20 anos. O tempo de contrato é relativo, é muito mais em função do modelo econômico, dos investimentos, do prazo de amortização e depreciação que precisamos fazer, e estamos dispostos a sentar e discutir o que queremos, e o que queremos são veículos cada vez mais sofisticados, que custam mais e, daqui para frente – e está corretíssimo isso – serão todos equipados ar condicionado. Falou-se aqui de motor dianteiro, mas hoje isso é exceção; temos que ter autorização especial da SPTrans para poder operar parte da frota com motor dianteiro, mas não porque queremos, mas porque as condições geográficas onde cada

empresa atual demanda e necessita dessa autorização para poder operar; caso contrário, não conseguimos operar nessas regiões.

Estação internacional. Outra coisa que não posso perder a oportunidade de comentar é que não é bem verdade que o edital proíba. O que ele diz é quem uma empresa internacional não pode vir aqui apresentar proposta, mas se ela abrir uma empresa nacional aqui, ela pode participar, desde que cumpra com os outros requisitos, se associando a alguém que tem um atestado, porque não podemos correr o risco de vir aqui uma empresa qualquer apresentar proposta. Não. Algumas condições estabelecidas no edital precisam ser cumpridas, sejam por empresa nacional ou internacional. Vocês juram por Deus que acreditam que vem participar dessa licitação em São Paulo alguma empresa da Alemanha, da Holanda ou da Inglaterra? Não vem e, se não tomarmos cuidado, volto a dizer, vai vir uma empresa de qualquer lugar e vai cumprir as exigências.

Não estou fazendo uma crítica, mas, no dia em que viramos Administração, ficamos com uma carga nas costas de 300 milhões de reais que o sistema bancou e depois, com a nova Administração, nós negociamos o pagamento em dez vezes em prestações fixas e reajustáveis. Estamos acostumados a lidar com esse cenário; o conhecemos a ponto de me permitir dizer que as empresas que operam em São Paulo se especializaram operar transporte por ônibus em São Paulo. Temos a Brígida, a Urubu, a Mobi, empresa de Diadema, a Transpass e tantas outras locais, como a Tupi, a Sambaíba, a VIP e a Campo Belo, empresas que se especializaram em São Paulo e sabem lidar com a SPTrans, o que não é fácil – agora eu mudei de lado, mas já fui de lá – e sabem lidar com essas questões político-legais, que acontecem ao longo do processo, ao longo da vigência do contrato. De repente, por exemplo, recebemos uma portaria obrigando a instalação de ar condicionado nos ônibus. “Mas, e a remuneração? Não, não, não, isso aí, depois a gente vê”. E assim foi feito. Foi assim mesmo: a Secretaria determinou, por portaria, que os ônibus passassem a serem equipados com ar condicionado. E assim foi. E um superarticulado tem duas unidades de refrigeração, mas

mesmo assim não houve remuneração por causa disso. Agora, mais recentemente, conseguimos que a SPTrans legitimamente remunerasse isso.

Então, esse negócio de empresa internacional é sonho de noite de verão. Em hipótese nenhuma virão participar dessa licitação empresas americanas, holandesas, etc. Não. Mas o risco que corremos é virem participar empresas que, em seus países de origem, operam aqueles ônibus escolares que prestam serviço nos Estados Unidos e depois são repintados e reconfigurados para poderem continuar operando transporte público nas cidades da América Latina.

Concordo plenamente com o que você falou, Américo, sobre essa questão da rede. A nossa rede está muito ineficiente. Como falou o Caio, do Bandeira até Santo Amaro, uma sobreposição tremenda de linhas. Um estudo da nova rede de transporte foi, de maneira muito competente, feito pela SPTrans. Nós contratamos outra empresa de renome internacional, a Logit, para acompanhar o estudo e auxiliar no que fosse possível; não para contestar, mas para auxiliar no desenvolvimento do estudo. Enquanto a SPTrans contratou por licitação a Oficina, nós contratamos a Logit para trabalharmos juntos. Coisa séria: é assim que gostamos de fazer, é assim que nós estamos tentando melhorar a qualidade do serviço de transporte aqui em São Paulo.

Termino agradecendo e deixando absolutamente claro a nossa intenção e vontade de participar com seriedade e responsabilidade, trazendo o que achamos mais importante: a informação correta. Por incrível que pareça, o sistema de transporte por ônibus na cidade de São Paulo foi achincalhado durante muitos anos com adjetivação, com máfia de catraca, tubarão de catraca, máfia dos ônibus, mas isso já passou. O meu compromisso, desde que fui para a SPUrbanuss – e já estou lá há cinco anos –, foi fazer a devida representação institucional que cabe a uma entidade de classe, abrir a entidade para as discussões, sejam elas com o Poder Legislativo, com o Poder Executivo – vivemos na SPTrans discutindo no dia a dia as questões econômicas, operacionais, etc – e também com empresas tais como as

organizações que vocês representam.

Estamos abertos e sempre à disposição com o objetivo de trazer números, fatos e verdades que, às vezes, ficam meio escondidos e sendo apresentados como se verdades fossem. Mas basta conversarem conosco, que procuraremos pelo menos trazer a informação. Para vocês terem uma ideia, por exemplo, com relação à licitação, encaminhamos 150 contribuições para a SPTrans. Então, não é uma licitação feita para nós, para o setor que está aí, pois 150 sugestões foram recebidas – a Dra. Marilza que recebeu –, questionando coisas, sugerindo melhorias e, às vezes levantando questões que só oneravam o sistema e não traziam benefício nenhum em função, desculpem a falta de modéstia, de ninguém conhecer mais operação de ônibus na cidade de São Paulo do que as empresas e suas operadoras; *data maxima venia*, a SPTrans na sua função de gestora.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Caio Miranda Carneiro) – Presidente, aproveite que está com a palavra para comentar sobre a lei, porque o ponto principal para mim é que, sem a lei ser aprovada, do jeito como está, o edital não se sustenta e vai ser impugnado judicialmente, como já foi dito pelo Ministério Público e pelo Tribunal de Contas. A lei da Marta vedava expressamente a participação de empresas internacionais. Concordo que ninguém vai trazer dinheiro de fora para investir em alguma coisa da qual não conhece nada, mas precisamos de formalidade: tem que estar aberto. Por isso que nós mudamos. Não é uma questão de sermos restritivos, mas o ponto principal é esse. Para mim, o que me preocupa é que sabemos que esse edital, por melhor que esteja – e está muito bom – não se suporta na lei de 2001.

O SR. FRANCISCO CHRISTOVAM – Eu já fiz essa ressalva aqui: não há impedimento de participação de empresa internacional, salve melhor juízo. O que há é o seguinte: a necessidade de uma empresa internacional abrir uma empresa aqui e cumprir as outras exigências.

O SR. PRESIDENTE (Caio Miranda Carneiro) – No edital. Mas, na lei da Marta, há

vedação expressa. É o que eu estou dizendo: é uma questão formal. Parece bobagem, mas...

O SR. FRANCISCO CRISTOVAM – Acho que não. É impossível que a Dra. Marilza e todos...

O SR. PRESIDENTE (Caio Miranda Carneiro) – É vedada expressamente a participação...

O SR. RAFAEL CALABRIA – O entendimento comum é que é; tanto que o antigo Secretário, o Avelleda fez aquele projeto, o *road show*, de mostrar em cidades, mas não foi para fora do Brasil porque entendia que fora do Brasil está vedado. Uns parênteses: houve notícia de que na época havia empresas de fora interessadas, sim. Não eram muitas, mesmo porque não há tanto essa troca; mesmo nos países que permitem, não há tantas empresas que vão para outros países, e a empresa mencionou esse artigo.

Sobre a questão das garagens, gostaria de corroborar com o Caio para que o senhor comente um pouco mais sobre a lei.

O SR. PRESIDENTE (Caio Miranda Carneiro) – E eu quero pedir desculpas por não ter convidado formalmente. Tem que se corrigir isso, sim, é fundamental. Não há como discutir isso sem a participação de quem opera e de quem conhece. É ridículo e temos que corrigir. Acho que temos que aproveitar, a partir daqui, e encaminhar o projeto, o substitutivo e receber por escrito contribuições, como foi feito no edital. Quem sabe assim nós ajudamos o Executivo a se posicionar. É uma formalidade, mas capaz de derrubar a licitação, porque, se edital extrapola a lei, uma liminar vai derrubar, parar tudo e vamos perder tempo.

O SR. AMÉRICO SAMPAIO – Só para entender direito, pelo que você está dizendo – e acho que estamos de acordo na maioria dos pontos –, com relação ao PL 853/17 e a possibilidade de criarmos uma variação no prazo dos contratos, na avaliação de vocês, não haveria problema ter um contrato na licitação de 10, 15 anos? Isso não seria um impeditivo para a aprovação do PL 853/17? O prazo não é uma questão, então?

O SR. FRANCISCO CHRISTOVAM – Não. Eu diria o seguinte: em minha opinião,

eu prefiro a outra linha, de deixar o prazo de 20 anos e tornar o objeto mais flexível.

O SR. AMÉRICO SAMPAIO – Prazo fixo de 20 anos?

O SR. FRANCISCO CHRISTOVAM – Prazo fixo de 20 anos, está aí e não sofremos por causa disso. Agora, há também outra questão, a de colocar até 20 anos e esse prazo ser decorrente dos investimentos, de amortização. Quer dizer, o modelo econômico é que vai definir.

Essa questão que o Rafael até propôs, de fazer o descasamento, eu concordo com você, pois os investimentos nos tipos, no estrutural, na articulação e no atendimento local é completamente diferente, não só pelo valor dos veículos como pela complexidade de operação de cada um. Como, então, fazer? Teria que descasar as licitações, e eu acho que isso vai dar problema, mas...

O SR. RAFAEL CALABRIA – É que, efetivamente, elas são descasadas. São três editais que saem juntos.

O SR. FRANCISCO CHRISTOVAM – Pois é. Porque são descasados nesse sentido, mas eles têm início e término ao mesmo tempo, e a SPTrans faz a gestão.

Esse parâmetro é fixo. Ela vai trabalhar com outros parâmetros, outras variáveis, mas esse do tempo do contrato está fixo.

E me agrada mais a história do objeto mais flexível. Não me agrada muito a história do decreto: que, por decreto, a Prefeitura altera, etc. Tenho certo receio de alteração por decreto, porque normalmente isso gera um custo adicional no setor, que causa perturbação.

Não existe almoço de graça. Todo mundo sabe disso. Então, as exigências têm de ter uma correspondência econômica e financeira. Eu acho que essa questão passa, sim, por uma variação da área econômica e financeira da Prefeitura. Não que a SPTrans não tenha total condição de fazer a avaliação, mas o caixa de sustentação disso está na Prefeitura. E, depois, tem de saber quanto custará amortizar esses investimentos.

Então a questão do prazo é relativa. Prefiro deixar como está e a gente tornar um

objeto mais flexível de tal forma que tanto o poder concedente, como as empresas, possam ter, ao longo desses 20 anos, a possibilidade de oferecer um transporte de qualidade, de competir com as novas tecnologias que surgirão. Ou seja, se não tiver maleabilidade e flexibilidade para conseguir atuar no setor público que, naturalmente, é amarrado. Mas sem esquecer que tem a competição predatória, que a gente tem de evitar a todo custo, senão todo mundo sai prejudicado.

Por um tempo, o usuário até pode achar que está ganhando, porque agora tem competição, mas gera isso que tem hoje no corredor Santo Amaro e Nove de Julho. No fundo, é uma competição, e todo mundo está perdendo. As empresas estão perdendo, porque andam com os ônibus vazios. Isso custa combustível, custa hora de operação, custa depreciação de material rodante, etc. Então, essa é a minha opinião com relação ao prazo.

Com relação à questão das garagens, eu acho que a medida adotada na administração passada de garantir a utilização desses imóveis para a finalidade de prestação dos serviços de transporte por ônibus foi suficiente. De outra forma, a Prefeitura terá que desapropriar, e isso gera custo. É uma vantagem competitiva, mas é legítima. A empresa que está operando desde 1947, a CMTC, que foi criada para assumir o bonde, porque havia uma demagogia com relação à fixação da tarifa para o bonde e a Light não quis mais operar o bonde, então disse: “a essa tarifa, te devolvo o sistema”. Era uma concessão. Aliás, concessões naquela época eram feitas por 99 anos. Vejam quantas concessões foram feitas no Brasil, no início do sistema, de 99 anos: a Light foi concessão; a Railway Company, que fez todo o sistema ferroviário de longa distância, enfim.

Portanto, tirando essa condição competitiva de empresas estão, primeiro, localizadas adequadamente, e não foi por acaso. As empresas investiram, compraram um terreno, edificaram, é o bem da empresa; e, agora, a Prefeitura vai lá e tira essa condição competitiva para oferecer, de graça, para o competidor internacional, que – insisto – não será da Holanda e da Alemanha. Acho isso injusto, para dizer o mínimo.

E outra, não é isso que vai evitar, porque o decreto garante isso. Ele diz o seguinte: se a empresa que ganhar, nacional ou internacional que abriu filial no Brasil, ela pede para a Prefeitura “olha, vou operar a área onde está a garagem da empresa Brigida”. Portanto, está decretada utilidade pública, e vira uma negociação de desapropriação de valores, etc e etc, que vai acontecer. Isso está de bom tamanho.

A SPTrans já tem sete garagens, que eram as antigas garagens da CMTTC. São sete, só sete, são sete garagens. A experiência existe, está aí. Então, não precisa, ao meu modo de ver, não é isso que vai fazer o diferencial da licitação, mas insisto em minha opinião. Posso voltar para o meu lugarzinho?

Obrigado, Vereador.

O SR. PRESIDENTE (Caio Miranda Carneiro) – Alguém mais quer participar, fazer alguma contribuição?

A SRA. PAULA SKROMOV – Bom dia, na qualidade de munícipe, e especialista, como também contribuinte, usuária do sistema, a gente em São Paulo quando usa o sistema viário tem que ter uma infraestrutura mesmo. A gente adquire nas modalidades de usuário de transporte coletivo um capital urbano. A gente identifica isso na condição de mulher, de pedestre, de usuário, você sabe que itinerários você vai fazer, horários que você vai fazer, questões de segurança, de onde vai trocar o ônibus, vai baldear, enfim. Causa-me muita espécie mesmo que exista um volume tão grande, veja bem, não é o meu campo de estudo, mas volto a dizer, na condição de munícipe, usuária do transporte a vida toda. Eu tenho 40 anos. Eu moro numa região não periférica e que dentro do que estava escrito na minuta da licitação, eu moro na Lapa, multiplamente prejudicada com isso. Há uma série de menções a corte e abreviamentos de linhas de ônibus, muitas delas históricas, inclusive, datadas do início da CMPC, em 1947, década de 50, e que foram linhas que estruturaram a urbanidade do território.

Quando falo disso, estou dizendo que moro numa região privilegiada, moldada pelo

transporte público, tanto sob trilhos, quanto sobre rodas, coletivo, certo e que estaria prejudicado com cortes e abreviamentos de linhas que, no entanto, não estavam contemplados *ipsis literis* na própria minuta. Isso foi atribuído depois e de uma forma mal explicada pela SPTrans, o que lamento muito também é a falta de diálogo com a sociedade civil, a falta de transparência em relação às decisões tomadas. E o fato de que uma licitação como essa possivelmente deve ser uma das maiores do mundo, em relação ao transporte público sobre rodas, seja tão larga e longa.

É fato que a São Paulo Railway Company, a Light, a própria concessão do Porto de Santos etc eram centenárias e isso, quando a gente engatinhava num processo republicano num estado de direito, do poder público como regulador do mercado. Essa é a função que tem que ter, o papel do estado em todas as suas esferas: municipal, estadual e federal. Tem que regular, tem que ter o papel de representação da sociedade civil e eu acho que com todas as amortizações e investimentos e subsídios que envolvem essa questão 20 anos é um tempo muito grande, se a gente for pensar que a São Paulo real, não a São Paulo só nos limites municipais, mas a região metropolitana.

A pessoa mora em Santo André, estuda na Paulista e trabalha no Sacomã e vai ter aulas em Pinheiros. A pessoa circula, é um migrante urbano, eu também sou. A gente não vive numa cidade como Tóquio, por exemplo, que é compactada, adensada e onde qualquer pessoa faz qualquer atividade que caiba no seu cotidiano e que cruze a cidade que tem 25 milhões de pessoas, em uma hora, para qualquer modalidade de transporte público. E ali é universalizado e praticamente de graça porque é subsidiado.

Não é apenas uma questão econômica, é uma questão social, inclusive, porque o transporte não é mero e o “mero” não é depreciativo, quero dizer o seguinte, não se restringe a um serviço o transporte é e se consagrou num direito social, desde 2013, as jornadas, então, foi incluso na Constituição. O transporte é um direito social ao lado da educação, da saúde, da assistência social etc. Não é uma questão pífia que tem de estar de fora, já que se falou em

tripé, que se coloque a sociedade civil e os usuários a par, porque existe uma vivência e uma organicidade, um conhecimento próprio de cada território onde as pessoas habitam, não só pelo seu endereço, mas onde trabalham, circulam, etc que conferem uma série de contribuições que são importantíssimas e digo mais, condição *sine qua non* para uma política pública que de fato mereça esse nome enquanto política pública de fato.

Acho que outra coisa que deviam convocar, chamar, são as pesquisas científicas aplicadas. A gente têm modelos que a SPTrans tomou que são emprestados de transportes de viabilidade de otimização, mas transportes de carga, a gente não é carga. Gente, pessoa não é carga, usuário, passageiro não são cargas. A gente se cansa, temos limitações físicas, diferenças de gênero, idade, etc. então você não pode fazer baldeações em locais com uma cidade com uma topografia como é a de São Paulo, que envolve morros, inacessibilidade, etc

Por fim, do Plano de Metas da gestão do João Doria não consta nenhum tipo de investimento em corredores de ônibus, o sistema viário é tributário de uma boa parte da eficiência do serviço que é prestado e do não desperdício de tempo, de vida, de energia, combustível e de outros cálculos que acho que são intangíveis. Como o senhor falou da entidade de classe dos concessionários, se os investimentos são altos e é caro, calculem então, é quase intangível você calcular os prejuízos que causam, por exemplo, violência, vulnerabilidade, trocas de ônibus e não por exemplo renovação de uma frota em tempo que possa configurar uma despoluição considerável atmosférica nessa cidade, por exemplo, onde milhares de pessoas adoecem e morrem em decorrência da poluição. Não é um tema periférico, é central também e a participação popular definitivamente.

O SR. ALEXANDRE PELEGI – Bom dia a todos, represento o *Diário dos Transportes*, sou consultor também a ANTP. O que me incomoda muito em debates dessa natureza, aliás, vários momentos, até artigos que se escrevem por aí é que o ponto fulcral dessa questão toda não é discutido, é a questão chamada cidade. É inadmissível a gente olhar a pesquisa que a Rede Nossa São Paulo fez, que não traz nenhuma novidade e a gente

trabalha com essas pesquisas há muitos anos, antes da Rede Nossa São Paulo existir, pesquisa de percepção da ANTP inclusive, e a gente já sabia que aumento do tempo de viagem, lotação do ônibus, dificuldade de percurso, tudo isso acaba tendo um impacto do custo, tarifa final. O estudo que a ANTP fez, junto com o Ipea, há alguns anos quantificou isso em nove regiões metropolitanas que o congestionamento impactava a tarifa em 17%, ou seja, você deixa o ônibus andar que a tarifa fica mais barata. Acho complicado porque quando as pessoas entram num debate desses as pessoas não juntam lé com cré. Ou seja, tarifa alta, percurso longo, lotação, isso tem um nome: falta de prioridade ao transporte coletivo.

Quando se faz um contrato de concessão eu imagino que o primeiro artigo de qualquer contrato e de qualquer lei deveria ser o seguinte: cabe à prefeitura da cidade de São Paulo garantir prioridade ao ônibus, em sendo assim nós vamos cobrar agora ônibus conforto, qualidade, etc. se você não dá espaço para o ônibus rodas, você não tem condições de cobrar muitos resultados que dependem necessariamente e diretamente dessa prioridade. Então, se não juntar lé com cré, o raciocínio fica falso.

Portanto, discutir mobilidade urbana, significa discutir que modelo de cidade a gente quer e isso eu não vejo sendo discutido, só ficam preocupados em garantir que a licitação ocorra, mas a cidade vai continuar a mesma, ou em algum lugar dessa licitação está escrito que os ônibus terão prioridade e serão construídos corredores? Recentemente a prefeitura de Fortaleza fez a regulação do transporte de plataforma, o famoso Uber. Como o Uber vai usar o viário da cidade, seja Uber ou qualquer outra plataforma que se cadastrar, ela vai ter que dar uma contribuição por isso e como é que foi essa contribuição. Dependendo da quantidade de carros na plataforma, terá o que fazer xis quilômetros de corredores de ônibus, ou de faixa exclusiva. Ou seja, tem que juntar as coisas, eu não posso tratar o Uber de um jeito, a bicicleta de outro, e aí entra o Metrô. Como é que o Metrô não participa de uma discussão fundamental que é se pensar o transporte enquanto rede?

Eu morei durante um bom tempo na Lapa. O melhor meio para mim chegar na Lapa

seria o trem da CPTM, sabe porque eu não usava? Por que quando você sai na estação da CPTM do Ceasa, você sai no meio do nada, no deserto. Ou seja, quando o Metrô planeja a sua rede, ele se fecha e não discute com o resto. Duas grandes licitações estão agora brigando com a justiça e elas não foram feitas em comum acordo que era a da MTU e da SPTrans. Como é que você pode falar em transportes se os sistemas não se conversam e se você não diz como é que a cidade deve funcionar? Lembrando o que o Chico Cristóvão falou aqui isso redundava em custo. Custo social, custa para sociedade a começar das gratuidades.

Quando uma câmara vota uma gratuidade ela está pouco se lixando de onde vai sair o dinheiro. Olha o resultado de tudo isso. E quem tem de pagar pela gratuidade é quem usa o ônibus? Acho que essas questões todas formam um bolo imenso que na verdade tem uma discussão anterior que tem de ser feita: que tipo de cidade a gente quer? E quais são os principais agentes sociais que devem participar dessa discussão, a começar pela sociedade que precisa estar esclarecida. Agora, você pega um prefeito que diz o seguinte, na primeira vez que usa ônibus na vida e o ônibus demora pra chegar: eu vou colocar mais ônibus na linha! Pra quê? Pra ficar preso no congestionamento? É lógico! Por que não tem mais ônibus na linha? Porque a linha não anda. E não anda por quê? Porque não tem prioridade no viário. Ah, mas o metrô é bom, por quê? Alguém usa a linha do metrô pra passar com um carrinho de mão? Não, não usa. Aliás, o metrô, de vez em quando, tem problema porque alguém tenta se matar, se joga na linha... São raríssimas essas situações.

Então, no nosso caso, eu acho que o tipo de cidade define o resultado do Transporte. E você colocou bem: é um direito social assim como Saúde e Educação. E tomando o termo emprestado da Rede Nossa São Paulo: nós somos burros. A gente está matando a nossa produtividade. No instante em que você dá Saúde e Educação, mas impede o trabalhador de chegar ao trabalho ou se chega, chega cansado, não tem condições de ver seu próprio filho quando chega, à noite, em casa ou quando sai é muito de madrugada ou é de manhã, você está matando a sua economia.

Então nós estamos construindo uma cidade burra e o único jeito de evitar é repensar não o sistema de transporte, o sistema de transporte decorre de que Cidade nós queremos. Ah, mas Londres fez isso, Bogotá fez aquilo, mas fizeram dentro de um conceito maior, começando por criar constrangimento aos donos dos veículos particulares. Quem tem coragem de fazer isso aqui? Existe coragem pra isso? Aliás, aqui em São Paulo você dizer que vai aumentar a velocidade na Marginal dá muito mais voto do que você dizer que vai fazer corredor de ônibus. Estou errado? Queria saber se eu estou errado! O que dá voto: fazer 500 km de corredor de ônibus ou vou aumentar a velocidade da Marginal? Então essa resposta nos dá o quadro da situação. Se a sociedade não entender que o transporte coletivo é um benefício, esquece, não há licitação no mundo que resolva o nosso problema de Transporte, infelizmente.

O SR. CLAUDIO CASTELO – Boa tarde. Vou procurar ser muito breve.

Apenas pontuar sobre a fala do representante da SP Urbis. Percebi críticas à lei 16.802, que é sobre a questão da incorporação das metas de redução, mas essa, a meu ver, é uma discussão tardia. A discussão deveria ter sido feita, o setor deveria ter se manifestado num momento anterior. Pelo que percebi, houve até certo apoio do setor. Essa é uma discussão que está superada.

Com relação ao prazo de concessão, é muito importante o substitutivo, que fala uma coisa bastante interessante: o prazo de concessão é de 5 a 25 anos contados da data de assinatura do instrumento contratual, conforme a justificativa apresentada pelo poder concedente no ato em que autorizar o procedimento licitatório, baseada no montante dos investimentos a serem realizados pela delegatária. Obviamente, você está querendo colocar uma margem para um empresário que quer investir no sistema, e quer permanecer, e quem eventualmente não queira investir, tem que ter o prazo reduzido. Essa é uma questão para qual deve haver certa flexibilização. O substitutivo não está impedindo que seja 10, 15 ou 25 anos, mas quer que justamente mate a questão da justificativa. Quer dizer, 15 anos ou 20 anos são

propostos por quê? Não são questões cabalísticas ou crenças espirituais, não são. Você tem que ter uma reflexão sobre a questão dos investimentos.

Eu concluo que o substitutivo aperfeiçoa, corrige problemas como, por exemplo, a questão dos editais terem remuneração variável sem um marco legal, que permita; por exemplo, a previsão. Houve três editais muito bem elaborados para três sistemas, e a lei fala que o sistema integrado comporta dois sistemas. Então é uma questão lógica que os editais estão incompatíveis.

O PL do Executivo não tangencia essas questões, ou seja, se aprovado o projeto como está será absolutamente incompatível. Os editais se tornam totalmente ilegais. Então o substitutivo está corrigindo. A meu ver, o substitutivo está colocando possibilidades, está dando um choque de competitividade bastante interessante. Ele não se mostra incompatível, mas aperfeiçoa o texto do Executivo.

Então uma conclusão que eu acho nós podemos chegar é que o Executivo, os textos que estão colocados, todos os textos desta audiência, não há incompatibilidade jurídica - como muito bem acentuou o Américo Sampaio.

Concluo que não houve aqui qualquer manifestação ou óbice com relação ao aspecto da legalidade, que é o âmbito de discussão da CCJ, também como citou Américo Sampaio. A única coisa que a CCJ fez foi apresentar um substantivo que dá um choque de competitividade no setor e provoca, inclusive, uma maior reflexão sobre o nosso marco regulatório. E não só nessa licitação, mas acho que temos de pensar no futuro. a gente tem um sistema engessado.

Essa é a minha contribuição pontual.

O SR. PRESIDENTE (Caio Miranda Carneiro) – Bom, deixe-me fazer as considerações finais. Quero agradecer a presença de todo mundo.

O pessoal da SPTrans se identificou, queria nominalmente agradecer ao Donizete Santana, da Diretoria de Gestão e Remuneração; a Sra. Andrea Compri, Analista de Gestão,

Superintendente de Receita; a Sra. Audrey Gabriel, Superintendente Jurídica; a Sra. Sonia Maria Garcia Mistrello, Superintendência de Contratos; a Sra. Marilza Romano, Superintendente Administrativa; o Sr. Valdemar Gomes de Melo, Superintendente de Planejamento Operacional; a Sra. Maria Olívia Guerra Aroucha; o Sr. Gerson Decias, Gerente de Inspeção de Frota - Auditoria Técnica; o Sr. Andre Luiz Halley, Assessor Jurídico da SPTrans; e representando o Tribunal de Contas os Srs. Adriano Pinheiro Bezerra de Menezes, Agente de Fiscalização; e Flávio de Nóbrega, também Agente de Fiscalização.

Por favor, Rafael e Américo se puderem fazer conclusão de vocês.

O SR. RAFAEL CALÁBRIA – Bom, a discussão mostrou o que a gente sempre fala. Eu falei antes com o Cristovam: esse assunto envolve muitos aspectos econômico-financeiro, aspectos sociais e ambientais, e cidades, como bem citou o Pelegi. Vou mencionar só os destaques, a gente podia ficar muito tempo falando de Transporte, mas vou mencionar os aspectos vinculados ao edital.

A questão do subsídio, que é bastante criticada, o posicionamento do Idec é forte sobre isso, o subsídio, como está hoje, foi malfeito, foi feito aos trancos e barrancos, mas é fundamental a gente ter subsídio no sistema de transportes para baratear o custo da tarifa, para não excluir os usuários dos transportes. Hoje, a tarifa a R\$4, efetivamente, exclui o usuário. Na OD – pesquisa Origem e Destino, que o Metrô realiza a cada 10 anos, há pessoas que caminham 10 km para chegar ao trabalho claramente porque não tem capacidade financeira de usar um sistema que custa mais de R\$ 200 por mês. Parece bobagem, mas R\$ 200 por mês dá mais de 20% do salário mínimo.

Então o subsídio é uma política social, mas precisa ser reorganizado e com fundos claros. Hoje, como está feito, impacta o orçamento de uma forma desorganizada. É preciso criar um Fundo de Transporte, CID, tributar o uso do carro, tributar Uber, tributar estacionamento, tributar todos os sistemas que impactam negativamente na Cidade e subsidiar esse sistema, subsídio que tem impacto positivo na Cidade em todos os aspectos, até no

espaço ocupado do viário, no meio ambiente. Enfim, o subsídio precisa existir, mas tem que ser organizado.

Temos pautado muito tudo isso no âmbito federal por causa das eleições, e também no âmbito estadual, para que se crie uma nova visão de como isso é feito. Se não me engano, só São Paulo hoje do Brasil tem subsídio significativo para o Transporte, mas é num cenário muito, muito, muito, muito ruim.

Sobre tudo que foi falado sobre infraestrutura e prioridade, é claro que é um tema que, se não me engano, aliás, até o edital menciona, mas não trata disso. Mas a Prefeitura precisa constantemente avançar muito mais do que já foi feito. Claro, como o Francisco falou, o sistema de trilhos é insuficiente, precisamos avançar. E com os fundos, eles vão ajudar a baratear a tarifa, e pode-se também organizar o fundo de forma a acelerar também a infraestrutura.

Foram também mencionadas as faixas exclusivas, que são uma opção barata, fácil de ser feita e que podem ser construídas em mais locais. Um estudo que o Idec divulgou na primeira semana de setembro mostrou que nenhuma capital brasileira, das duas maiores, tem mais do que 5% de suas vias com prioridade, com faixa exclusiva.

Então a gente precisava usar muito nessa discussão, avançar muito ainda na infraestrutura, garantir esse elemento e desestimular o carro. É importante sempre mencionar para garantir a melhoria do serviço, da qualidade de todo o serviço, que a viagem é mais rápida com menos paradas, melhora a situação de conforto do usuário, o que é bastante importante.

Corroborando também com o que o Pelegi falou sobre visão de cidade, só o fato de haver uma Marginal como nós temos hoje, já é uma falência da Cidade, é inacreditável, não tem um mínimo, não tem um corredor metropolitano na Marginal, não há uma várzea mínima, decente para os rios, rios que eram o um orgulho para Cidade, isso antes de destruírem os rios. Corroboro com a visão do Pelege de que a nossa Cidade está absolutamente falida.

Os cortes de linhas - que a Paula mencionou é outro – é outro ponto importante da

licitação, que não necessariamente está vinculado, mas no novo projeto que a SPTrans lançou, vinculou, e a gente tem batido muito na questão da participação. Aí é preciso mudar essa visão de que órgãos de Transporte tem meio que blindar até pelos embasamentos técnicos que tem na rede, e esses embasamentos técnicos tem de ser discutidos. A discussão social é uma parte embasamento técnico. A SPTrans precisa ampliar esse debate, têm segurado um pouco esse debate porque o contrato não está assinado. Então, vamos ter um tempo, depois, para aprofundar esse debate. Claro, tem todo um propósito e nós temos um vídeo pronto para soltar no momento propício. Mas é central também, e já se falou com SPTrans, já foi mandada uma proposta pronta para SPTrans, um projeto de participação, e precisa ser modificado.

O único ponto de discordância que eu vou ter com o Francisco é sobre as garagens. Sim, as garagens estão nas mãos de empresários, desde a década de 40, até antes, porque o nosso sistema foi criado depois do desmonte do sistema de bondes e de uma forma totalmente desregulamentada. Então as empresas, de fato, foram entrando no sistema sem nenhum controle, na época, lá no comecinho. Hoje elas são as controladoras do sistema e o sistema nunca foi completamente corrigido. A SPTrans, a CMTTC nunca teve a total e inicial organização do projeto porque foi criado sem que tenha havido controle quando do desmonte dos bondes. Os ônibus são muito mais fluidos do que os bondes. Então o sistema foi criado desregulamentado e hoje a gente sofre com esse problema.

A questão de tirar as garagens dos operadores seria uma correção desse problema histórico para que então a gente tivesse condições de competitividade ampla, como o Claudio e outros mencionaram. E como o Francisco citou: é óbvio que as empresas de São Paulo tem muita vantagem, operam aqui há 70 anos.

O que a gente tá tentando falar sobre a competitividade é que tudo é competitividade, então é melhorar as propostas que já estão aí, fazer uma pressão pra reduzir o custo. Então mesmo sabendo que as empresas São Paulo vão continuar com mais vantagens, a gente precisa corrigir esses entraves que são gigantescos.

O custo de desapropriar uma garagem inviabilizaria a entrada de novos competidores. Como falei na proposta, tem a ideia que já demos para a SPTrans ano passado de fazer um tratamento em cima das alas terminais, você tiraria o custo da desapropriação até da Prefeitura e deixaria com quem for construir alguma coisa, como a ideia dos terminais que a Princesa Isabel está aí na Praça, inclusive, com uma ideia semelhante.

Então, assim, tem diversas opções. Colocar como irreversível seria, digamos, o mínimo, do que corrigir o problema daqui a dez ou 15 anos. Mas é uma correção num erro histórico que, claro, para as empresas talvez tenha um impacto grande, mas é necessário para ter um ambiente de competitividade para todo o futuro do sistema de ônibus da cidade de São Paulo.

Sobre o prazo, só uma menção também, que é o tema central. Temos de aprofundar a discussão, como o Caio disse, chamar a SPUrbanuss e os vereadores que tenham algum posicionamento contrário, mas cobrando como o substitutivo deixa bem claro e o Claudio Castelo leu, provando o porquê dos 20 anos. Porque, como eu falei, tem exemplos de diversas cidades brasileiras com menos de 20 anos e com as vantagens. Com a proposta – e eu repito, o Francisco também mencionou – de descascar para gerarmos concessões menores e uma discussão mais constante disso e com menos impacto no sistema da cidade inteira.

Desculpa por ter falado rápido, mas é que era bastante coisa. Obrigado, estamos à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Caio Miranda Carneiro) – Aproveitar a presença do Vereador Zé Turin, que veio participar conosco e quer fazer alguns comentários sobre o tema da audiência de hoje.

O SR. ZÉ TURIN – Quero cumprimentar o nosso nobre colega Caio Miranda, que está presidindo esta audiência pública; o Rafael; o Américo e saudar a presença de todos. Peço desculpas, estou um pouco rouco. Cheguei agora, Caio, e espero que esteja na pauta a questão da discussão dessas alterações das linhas de ônibus da cidade de São Paulo, em

especial da zona Sul.

Ainda ontem fiz uma fala, tive uma oportunidade na Comissão de Finanças e Orçamento, recebemos os caçambeiros, o pessoal da CET, enfim. Estive, antes de ontem, na Secretaria de Transportes, secretaria essa que vem fazendo pouco caso com a população de São Paulo. Sou vereador do primeiro mandato, assim como o nosso colega Caio Miranda, que está fazendo um excelente trabalho aqui. Casos novos também precisam representar a nossa população e todas as secretarias.

A Secretaria de Transportes tem deixado muito a desejar. Os acordos políticos foram feitos, respeito muito o Prefeito Bruno Covas, adoro a pessoa dele, estou acreditando e confiando muito na sua gestão, porém alguns ajustes políticos, infelizmente, tem nos atrapalhado.

Eu vim para esta Casa, assim como os 54 vereadores, para representar a população de São Paulo e seus segmentos. Sou comerciante há mais de 30 anos, sobrevivo da renda, da pouca ou da muita renda do comércio, como muitos colegas e essa gestão precisa olhar um pouquinho para o comércio.

Cito a SP Transportes, pois tudo o que encaminhamos, por exemplo, hoje temos a periferia da zona Sul e vários pedidos em relação aos estudos, de como foi feito, de uma forma bruta, uma aceleração que eu até diria muito injusta, porque eu estou me doando muito, nem são assessores não, eu mesmo vou pessoalmente fiscalizar. Então, fizeram o remanejamento de várias linhas onde pessoas de idade, por exemplo, têm muita dificuldade, pois às vezes são subidas. Tiraram essas linhas dos seus locais mais próximos de suas casas, de entidades religiosas, etc.

As reclamações são constantes e todos os ofícios que encaminhamos – os técnicos, parece que têm os padrinhos políticos tão fortes que não dão a mínima, de sequer irem até lá, verificarem, ouvirem a população para depois darem o seu parecer. Afinal, eles são funcionários, assim como nós, da população de São Paulo e não de um padrinho político ou

outro não. A Secretaria não é minha, muito menos de um ou outro, e sim da população dessa cidade.

Tudo isso aqui são ofícios voltados à SP Transportes que os munícipes nos procuraram, eu fiscalizei e quando se chega lá os técnicos nem sequer dão a mínima a você. Então, peço um pouco mais de respeito e consideração, principalmente no que diz respeito ao remanejamento das linhas de ônibus, não só na periferia, como também nas áreas centrais.

Vou citar um exemplo, em Santo Amaro, em todo o Largo 13 de Maio, temos próximo o terminal de ônibus Santo Amaro. Qualquer um que conheça a região, ou para quem não conhece, vá lá ao meio dia para ver a loucura que é em todo o terminal, está sufocado. Há muito tempo venho pedindo, pleiteando um estudo para que retornem as linhas de lotação que temos ali dentro do terminal, pois sufocam o terminal com os ônibus articulados e biarticulados. Isso acaba distanciando o consumidor do comércio local.

O que estamos pedindo? Um projeto para que se estude uma forma de devolver algumas linhas para o entorno dos centros comerciais. Não é o caso somente de Santo Amaro não. Hoje há prédios em que os proprietários pagam impostos e IPTU altíssimos, o pequeno e o médio comerciante, o lojista que emprega, que são os que mais pagam impostos, esses infelizmente não são dignos de um pingão de consideração e respeito por parte dessa secretaria.

Estou falando isso, porque na gestão passada, um pouco antes, tínhamos, em todos esses comércios, espalhados e bem distribuídos esses pontos finais de lotações. Tínhamos um terminal de ônibus que fluía melhor. E outra, temos a Santa Casa, temos os hospitais, quando falamos em torno do centro, é para que a população possa ter a condição de entrar no transporte coletivo mais próximo de onde está, seja fazendo suas compras ou passando no médico. Simplesmente jogaram todas as linhas no terminal.

Apresentamos proposta, como estive ano passado com o CET, com a SP Transportes, e nada foi feito. Andamos pelo Largo 13, visivelmente existe um trânsito horrível

na Rua Doutor Antônio Bento, na Avenida Mário Lopes Leão com a Rua Barão do Rio Branco. Quem está chegando a Santo Amaro pela Avenida Santo Amaro, ao entrar na Rua Doutor Antônio Bento, até passar o Largo 13, e chegar à Avenida Padre José Maria, avenida que entra no terminal, é uma loucura.

Há um ponto de ônibus na Rua Barão de Rio Branco. Está ali um trânsito horrível na frente dos técnicos. Está muito claro e ainda eles vêm falar-me que não tem trânsito. Fomos lá, fiscalizamos, orientamos e nos disseram que iriam tomar providências. É um ponto que trava todo o trânsito até a Avenida Santo Amaro. Isso impede que a população de carro passe pelo centro, que evite comprar no centro de Santo Amaro.

Tenho constantemente pedido um estudo e nada é feito. Os representantes, quando a gente chega, até aqui mesmo, percebemos que ficam dando risada da sua cara, porque acham que tem um padrinho político e isso vai sustentá-los. Vou levar isso adiante.

Peço urgência, Caio, é um descaso com a população, com o comércio. Aqui eu espero que sejam tomadas providências, eu dei, inclusive até segunda-feira de prazo. Caso contrário, terei de partir para outro caminho, que eu não gostaria. Ou seja, vamos, então, usar outro poder, uma vez que eles se acham tão capazes de fechar o comércio local. A população que pede um estudo de remanejamento de suas linhas, essa não tem vez.

Então, quero que eles vão ao local comigo. Já que não acreditam, faremos isso em conjunto, mas infelizmente temos esse descaso dessa secretaria. É uma pena, Prefeito Bruno Covas, que a secretaria fique amarrada a um acordo político. Não concordo com isso, a secretaria é da população.

Pedimos muito a Deus, em primeiro lugar, e a todos os nossos próximos parlamentares eleitos que possam investir no transporte sobre trilhos na zona Sul de São Paulo. Essa região está largada, abandonada e a nossa zona Sul também merece, ou seja, o maior número de congestionamento diário da cidade de São Paulo está na zona Sul. E quando pedimos um estudo, que dá para ser feito, sobre a questão do remanejamento das linhas de

ônibus, infelizmente o interesse que beneficia um ou dois empresários é que fala mais alto. Lamentavelmente a população fica largada, ou seja, não tem sequer um respaldo.

Então, queria agradecer ao Presidente e a todos vocês da Mesa por terem me dado a oportunidade de falar sobre uma realidade, uma verdade que a gente vem encontrando.

Muito obrigado, Presidente, pela oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Caio Miranda Carneiro) – Obrigado, Vereador Turin por participar e contribuir com a audiência pública. Conte comigo para reforçar esse pleito e oficial, acho que devemos passar para o Tribunal de Contas também e acionar todos para que se tenha resposta. Se vai atender ou não é direito do administrador, mas tem de responder o porquê e fundamentar.

Agora vamos passar a palavra para o Américo. Agradeço mais uma vez a todos que vieram aqui hoje, porque mostra que há pessoas interessadas ainda em debater essa lei, pois simplesmente sem ela, não vai ter licitação de ônibus rodando em vigor na cidade.

O SR. AMÉRICO SAMPAIO – Muito rapidamente, para concluir a nossa audiência, eu não vou entrar no debate dos temas que foram colocados aqui, porque, enfim, temos aqui divergências de visão de mundo, temos divergências de largada e eu acho legítimo, obviamente, a gente ter a representação de classe do interesse das empresas. Mas definitivamente o interesse que foi colocado aqui não dialoga com o interesse dos cidadãos, não dialoga com o interesse da sociedade paulistana. Então, não vou entrar nesse debate. Nós vamos ter outros momentos para fazer essa reflexão.

O que quero destacar aqui, Vereador Caio, é o seguinte: tudo o que foi colocado aqui, em absolutamente nada se alega ou se comprova inconstitucionalidade do PL 853. Então, há divergências que são de opinião, são de determinados setores e visões. Há simetrias que no decorrer do processo a gente vai debatendo e chegando a um consenso para fazer aprovar o projeto. Mas, temos de lembrar que esta audiência está no âmbito da Comissão de Constituição e Justiça. Frente a isso, não apareceu aqui nenhum argumento que comprove a

inconstitucionalidade ou qualquer problema jurídico relacionado ao PL, o que me leva a crer que não há nenhuma razão para termos 15 sessões de adiamento desse PL, Vereador Zé Turin. Então, é um PL central, é um PL onde, sem a sua aprovação não vai ter licitação, o Tribunal de Contas já deixou isso claro. É um PL onde ninguém consegue apresentar um elemento de inconstitucionalidade, mas, ao mesmo tempo, mesmo frente a esse cenário, Vereador, a Comissão de Constituição e Justiça já aprovou 15 sessões de adiamento. Eu não tenho na memória – e olha que a gente acompanha vários PLs aqui – um PL que tenha sido tão adiado quanto o PL 853. Não me recordo de um PL com tamanho adiamento, 15 sessões, mais de um semestre, se somar mesmo feriados, dá quase um ano de adiamento, um pouco menos.

Então, assim, eu acho que a audiência pública deixou claro que é um tema importante. Nós temos algumas divergências no que diz respeito ao conteúdo do projeto. No entanto, nenhum elemento concreto foi colocado em cima da mesa no que diz respeito à materialidade da constitucionalidade do projeto.

Então, a pergunta, Vereador, é: o que leva a 15 adiamentos, a 15 sessões de adiamento sucessivas? Um PL de fundamental importância, que muito pelo contrário, os Vereadores deveriam dar prioridade. Deveria ter nesta Casa uma força-tarefa junto com a SPUrbanuss, com as organizações, com a SPTrans, com todos os setores envolvidos. Deveria ter uma grande força-tarefa nesta Casa para fazer esse projeto de lei avançar. Reforço, sem esse PL aprovado, não tem licitação. É ruim para a SPTrans, para a sociedade, para a SPUrbanuss, para todo mundo.

Então, a questão é: por que 15 sessões de adiamento? Um PL onde ninguém aqui, nesta audiência conseguiu levantar nenhum elemento de inconstitucionalidade, muito pelo contrário, todo mundo colocou aqui nesta audiência questões relacionadas ao mérito, o que é legítimo. A gente pode ter discordância, se é bem reversível ou não, se são 20 anos ou não. São questões que dizem respeito ao mérito. Vamos retomar, esta audiência está no âmbito da

Comissão de Constituição e Justiça. Nenhum elemento concreto foi colocado em cima da mesa com relação a sua constitucionalidade. É inadmissível, Vereador, um PL de tamanha importância, um PL que vai liberar, ou não, a maior licitação de ônibus do mundo e a gente ter uma Comissão de Constituição e Justiça, que pede 15 sessões de adiamento, sem nenhuma justificativa técnica.

Então, é isso, Vereador. Eu não vou entrar no debate, no mérito, não entrar no debate do projeto da cidade, porque aqui é uma audiência da Comissão de Constituição e Justiça e é isso o que estou interessado, em saber por que um projeto de lei, que ninguém consegue colocar em cima da mesa nenhum argumento de constitucionalidade, por que esse projeto de lei precisa de 15 sessões de adiamento? Por que a cidade de São Paulo precisa esperar tanto para ter a licitação de ônibus rodando nas ruas? Por que a cidade precisa esperar tanto para conseguir que a gente tenha destravado o processo de reorganização do sistema? Por que a cidade tem de esperar tanto enquanto a qualidade do sistema cai? É isso o que os paulistanos estão se perguntando neste momento. E é isso o que eu espero verdadeiramente, que a gente tenha um empenho do Caio, Vereador Zé Turin, vocês que têm sido apoiadores dessas pautas, são vereadores de primeiro mandato, que têm apoiado pautas relacionadas ao meio ambiente e ao transporte, peço o empenho de vocês na mobilização dos demais vereadores para tornar clara essa reflexão.

Se não tem nenhum elemento de constitucionalidade nesse PL, ele precisa ser aprovado pela Câmara, precisa ser aprovado pela CCJ. Alguns Vereadores da CCJ estão impedindo o debate, porque quando você pede o adiamento, o que acontece? Você não pode debater o tema. Por sorte, tem esta audiência pública aqui, o Vereador Caio conseguiu articulá-la. Agora, se não fosse o Vereador Caio para articular esta audiência pública, a gente ia passar mais um mês e meio, dois meses, sem debater o tema. E quando volta para a pauta, pedem mais cinco e passamos mais dois meses sem debater o tema. Enquanto acontece isso, o sistema de transporte está prejudicado. Enquanto acontece isso, os contratos emergenciais

vão ficando mais caros, 30 bilhões de reais, Vereador, já foram gastos de maneira desnecessária por conta dos contratos emergenciais. Que cidade é essa?

Então, esse é o destaque que estou querendo dar e a conclusão da audiência pública, não me parece que ninguém colocou aqui elementos relacionados à constitucionalidade do projeto. O adiamento por 15 sessões do PL 853 é injustificável e inadmissível. Esse PL é pré-requisito para que a licitação vá para a rua. Os vereadores da Comissão de Constituição e Justiça têm a responsabilidade ética de fazer esse projeto de lei ser aprovado por esta comissão e podermos seguir com os debates nas demais comissões no plenário. Essa me parece que é a principal conclusão da audiência de hoje.

Obrigado.

O SR. ZÉ TURIN – Eu me comprometo, juntamente com o colega Caio, de conversar com os demais colegas da comissão. Nos seis primeiros meses aqui na Casa eu fiz parte na comissão, juntamente com o Caio, depois fui para a Comissão de Finanças e hoje estou como vice-presidente da Comissão de Educação. Mas isso não impede, obviamente, vou dialogar juntamente com o Caio, pode contar com o meu apoio.

O SR. PRESIDENTE (Caio Miranda Carneiro) – Agradeço a presença de todos. Fizemos um debate a partir deste momento e creio que não será possível que os nossos colegas de CCJ digam que o Executivo pediu para adiar para amanhecer o projeto. Eu me comprometo a enviar novamente para a SPTrans – agradeço a presença de vocês – e enviar para o Tribunal de Contas – agradeço aos auditores presentes –; para a SPUrbanuss também e é fundamental que os concessionários participem e contribuam. Quem sabe até o fim deste ano a gente tenha a lei aprovada para entrarmos em 2019 já com a questão da licitação resolvida. Muito obrigado a todos e estamos à disposição.

Está encerrada a audiência pública.

