



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 FINANÇAS E ORÇAMENTO

PRESIDENTE: JAIR TATTO

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo
DATA: 09 DE NOVEMBRO DE 2018

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Transcrição *ipsis verbis*
- Lista de participantes não fornecida
- Grafia(s) não confirmada(s)
- Orador não identificado
- Qualidade de som incompatível com a transcrição
- Início da reunião não gravado
- Intervenção, expressão ou palavra ininteligível/inaudível
- Intervenção simultânea ininteligível/inaudível
- Manifestação fora do microfone
- Exibição de imagens
- Tumulto
- Suspensão
- Exposição em língua estrangeira
- Exposição com audiovisual, podendo causar a indeterminação do texto
- Documento lido a ser encaixado pela Secretaria da Comissão
- Seqüência descontínua por trecho não gravado
- OUTRAS OCORRÊNCIAS DE RELEVÂNCIA PARA O REGISTRO

O SR. PRESIDENTE (Jair Tatto) – Bom dia a todas e a todos.

Presentes este Presidente, Vereador Jair Tatto; Vereador Senival Moura, Presidente da Comissão de Transportes.

Há número legal. Na qualidade de Presidente da Comissão de Finanças e Orçamento, declaro abertos os trabalhos da 21ª audiência pública que esta Comissão realiza no ano de 2018, sendo a 4ª audiência temática ao PL 536/18, de autoria do Executivo, que estima a receita e fixa a despesa no Município de São Paulo para o exercício de 2019 – o orçamento do Município de São Paulo para 2019.

Os temas a serem tratados, nesta audiência são: a Secretaria Municipal de Transportes - CET, SPTrans, Fundo Municipal de Trânsito -, Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias e a Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento - Fundurb.

Informo que esta reunião está sendo transmitida através do portal da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço www.saopaulo.sp.leg.br, no link Auditórios Online.

Foram convidados para esta audiência pública o Gestor de Projetos da Rede Nossa São Paulo, Sr. Américo Sampaio, que vem acompanhado da Sra. Gláucia Pereira, representantes da Cidadeapé e do Sr. Luiz Marcelo do Idec, e o Sr. Thomas Wang, da Ciclocidade.

Estamos realizando as audiências, chamando a sociedade civil, as entidades representativas. A Defensoria Pública do Estado tem nos acompanhado também em várias audiências.

Também convidamos o Presidente da Companhia de Engenharia de Tráfego, a CET, que será representado pelo Sr. Cassiano Quevedo Rosas de Ávila, Diretor de Administração e Infraestrutura; Sr. Donizete Santana Costa, Diretor de Gestão da Receita e Remuneração; Sr. Paulo César Shingai, Presidente da São Paulo Transporte – SPTrans; Sr. Wilson Martins Poit, Secretário Municipal de Desestatização e Parcerias, representado pelo Sr. Wagner Lenhart, Chefe de Gabinete; Sr. João Octaviano Machado Neto, Secretário Municipal

de Transportes e Presidente do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito, que justifica que tentará chegar por volta das 13h, se a nossa audiência chegar até lá; Sra. Heloísa Proença, Secretária Municipal de Urbanismo, representada pelo Sr. Marcos Camargo Campagnone, Secretário Adjunto; Sra. Talita Cavallari, Secretária Executiva do Fundurb; Sr. Francinaldo Rodrigues, Coordenador de Administração e Finanças, e Sr. Ahmed Sameer El Khatib, Coordenador-Geral do Orçamento.

Como já disse, está presente o Sr. Vereador Senival Moura. Contamos, também, com a presença da população, de modo geral. A realização desta audiência foi informada, de forma antecipada, nos jornais de grande circulação: dia 07/11/18, *O Estado de S.Paulo*; 08/11/18, *Folha de S.Paulo*; 07/11/18 a 09/11/18, *Diário Oficial da Cidade de São Paulo*.

Comunico o recorde de não comparecimento de Secretários. Absolutamente nenhum!

Temos uma dinâmica de apresentação. Geralmente, as Secretarias vêm com *PowerPoint* e já permitimos que as inscrições sejam abertas ao público.

Fará a primeira apresentação o representante da Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento. Em seguida, teremos o representante da Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias. Pode ser dessa maneira? (Pausa)

Depois da apresentação das Secretarias, eu passarei a palavra aos representantes da Rede Nossa São Paulo e de vários outros segmentos, abrindo, também, a palavra aos inscritos. Em seguida, ouviremos o nobre Vereador Senival Moura e os Srs. Vereadores que aqui estiverem e, aí, as respostas dos componentes da Mesa.

Tem a palavra o Sr. Marcos Camargo Campagnone, de SMUL.

- O orador passa a se referir a imagens exibidas na tela de projeção.

O SR. MARCOS CAMARGO CAMPAGNONE – Bom dia a todas e a todos.

Para mim é uma grande satisfação, até uma honra, participar desta audiência pública, em que apresentaremos os grandes números do orçamento proposto pela Secretaria

Municipal de Urbanismo e Licenciamento.

Trago, aqui, o abraço amigo de nossa Secretária Heloísa Proença, que está com inúmeros compromissos neste dia.

Também quero dizer que estou bem acompanhado do pessoal da Secretaria e da São Paulo Urbanismo: Vladimir, Diretor de Gestão das Operações Urbanas, da São Paulo Urbanismo; Marcos Fialho, Gerente de Gestão Financeira, da São Paulo Urbanismo; Reinaldo Santinho, Chefe de Gabinete da Área de Licenciamento; Talita e Evelyn, Assessoras de Gabinete da Secretaria; Francinaldo, Coordenador de Administração Financeira, e Eliane.

Trouxe o time porque, no momento dos questionamentos, se houver necessidade de algum aprofundamento, chamarei os universitários para nos ajudar.

Falarei rapidamente sobre a Secretaria de Urbanismo e Licenciamento, que é decorrente da fusão da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e da Secretaria de Licenciamento.

Nós temos, na nossa secretaria, uma Subsecretaria de Urbanismo e uma Subsecretaria de Licenciamento; e a São Paulo Urbanismo é uma empresa vinculada à Subsecretaria de Urbanismo, cujo papel é executar as políticas públicas de desenvolvimento urbano.

Também temos uma série de colegiados, o Conselho de Gestão, o Conselho Municipal de Política Urbana, a Câmara Técnica da Legislação Urbanística, o Conselho de Proteção da Paisagem Urbana, os conselhos gestores da Fundurb, a Comissão Intermunicipal de Monitoramento e Avaliação do Plano Diretor Estratégico, a Comissão de Edificações de Uso do Solo, a Comissão de Análise Intersecretarial de Edificações e Parcelamento do Solo, a Comissão de Avaliação de Equipamentos Culturais Públicos, o grupo técnico intersecretarial do sistema de informações geográficas, a Comissão Intersecretarial de Indicadores da cidade de São Paulo, a Comissão de Análise de Empreendimentos de Habitação de Interesse Social, a Comissão de Análise e Parcelamento do Solo e os grupos de gestão das operações urbanas.

Então, nós temos aí um amplo mecanismo de participação da sociedade nos processos que definem a política urbana da nossa Cidade. A finalidade da nossa secretaria é coordenar e conduzir ações governamentais, voltadas ao planejamento e desenvolvimento urbano, assim como a formulação e execução da política de licenciamento e controle urbano do parcelamento, uso e ocupação do solo.

Nós temos, em andamento, uma série de projetos de intervenção urbana, o Aprova Rápido, que visa a reduzir substancialmente o licenciamento dos projetos, e as operações urbanas também que estão em andamento. De maneira geral, quanto aos grandes números da proposta orçamentária da Secretaria de Urbanismo e Licenciamento, nós temos previsto então para 2019, como despesa de custeio, 96,254 mil e de investimentos 64,803 milhões, totalizando assim 161,057 milhões. É a proposta orçamentária da secretaria para 2019.

Quanto às principais despesas, há despesas de pessoal. Nós tivemos, nesse ano de 2018, 70,896 milhões e está previsto para 2019 um aumento do pessoal, que é mediante concurso público, para trabalhar no projeto Avança Rápido. Então, inicialmente serão 50 técnicos de um concurso que prevê um número maior a serem contratados mediante à necessidade.

Então, estamos tendo um aumento, em pessoal, de 4,186 milhões, justamente para a área de licenciamento, para agilizar os processos de licenciamento. E, por conta desse aumento, nós tivemos uma redução substancial em outras áreas, como materiais de consumo e bens permanentes, que, de 300 mil deste ano, para 2019, será reduzido esse valor para 189 mil. Quanto às despesas de manutenção, de 6,248 milhões, reduzem-se para 6,081 milhões. É, portanto, uma redução de 167 mil, para outras despesas na área de urbanismo, que é basicamente a contratação da São Paulo Urbanismo, para fazer os projetos de intervenção urbana.

Em 2018, tivemos 8,9 milhões e teremos, na nossa proposta de 2019, 3,5 milhões, uma redução, portanto, de 5,402 milhões; e as outras despesas, como da área de informática,

serão reduzidas de 19 milhões para 11,4 milhões, dando, portanto, uma redução de 7,75 milhões. Essa área de informática, na secretaria, é muito importante. O Geosampa, os sistemas integrados com demais secretarias, é de amplo uso pela sociedade. Então, a nossa proposta orçamentária para 2019, no cômputo geral, prevê uma redução de despesas de 9,245 milhões.

Como investimentos que fazem parte do plano de metas, temos duas grandes metas, a informatização do licenciamento, que está no contexto do Aprova Rápido, para agilizar os processos de licenciamento. Aí há uma previsão de 1,8 milhão e a meta 35 é o Centro Lindo. Há uma série de intervenções que poderíamos recorrer ao urbanista Jaime Lerner e chamar isso de acupuntura urbana. Então, há o projeto Redenção, o projeto das calçadas e o calçadão, a requalificação do Largo do Arouche e a requalificação do perímetro do Mercado Municipal, totalizando cerca de 63 milhões, recursos que serão buscados junto à iniciativa privada.

Então, temos duas grandes vertentes de recursos, de levantamento de recursos para serem aplicados em políticas de desenvolvimento urbano. Primeiro vou me referir ao Fundurb, Fundo de Desenvolvimento Urbano. Nós temos um total previsto de 443 milhões, sendo que para o PIU da Jurubatuba estão previstos serem arrecadados 86 milhões e para os demais projetos do Fundurb, 356,84 milhões. Então, para o PIU Jurubatuba, são 86 milhões, num total previsto de 443 milhões.

Apenas para ilustrar, esta é uma imagem dos três setores do Projeto de Intervenção Urbana Jurubatuba, cujo projeto de lei está em tramitação nesta Casa, que é o PL 204/2018. Logo esse PIU prevê três setores, o da Vila Andrade, com a previsão de 3,088 milhões; o setor Jurubatuba, com a previsão de 75,088 milhões e o setor de Interlagos, com a previsão de 8,199 milhões. Já para o Fundurb são 356,840 milhões para outros usos, que não seja o do PIU Jurubatuba.

De maneira geral, a distribuição dos recursos do Fundurb, os 356,84 milhões são

destinados, até por uma questão também de legislação, estão previsto, no Plano Diretor Estratégico, 30% dos recursos para Habitação, para aquisição de terras em locais bem infraestruturados, bem localizados, mas também há uma previsão de recursos para construção de unidades habitacionais de interesse social. Para Siurb, 15% dos recursos são para mobilidade, assim como para as subprefeituras também são 15% para mobilidade, totalizando os 30% também previstos no Plano Diretor Estratégico, para serem aplicados em mobilidade.

Temos também para a Secretaria das Subprefeituras mais um montante de recursos, para intervenções, para melhorias nos bairros. Na Siurb também, além dos 15% para mobilidade, há mais um recurso para drenagem basicamente. A Secretaria Municipal de Cultura tem um valor para a própria SMUL, totalizando, dessa forma, os 356 milhões.

Então, indo a cada uma dessas áreas, as subprefeituras, para melhorias de bairro, estão previstos 16 milhões, e os 15% de mobilidade, que correspondem a 53,526 milhões, para intervenções de mobilidade. Para Habitação, temos então a previsão de 30% para aquisição de terras, totalizando 107,052 milhões e para Obras, para construção de unidades habitacionais de interesse social, 76,799 milhões. Para infraestrutura e obras, há os 15% para mobilidade, totalizando 53 milhões e para obras em geral, de Drenagem e Infraestrutura, 19 milhões. Para Cultura, para serem aplicados em recuperação e valorização de bens de áreas de valor histórico, 14,9 milhões. Para a própria Secretaria, SMUL, são 16 milhões basicamente para projetos de intervenção urbana.

Então, aqui apenas mostrando uma visualização do alcance do projeto Calçada Nova, ele está também contemplado em todo território da Cidade. Aqui temos um exemplo de uma calçada em conclusão na Vila Mariana, na Pedro de Toledo, o modelo da calçada que está sendo utilizada. Para Habitação de Interesse Social, em Heliópolis, há um conjunto habitacional premiado em concurso. Iniciando há as obras do terminal Itaquera, obras de mobilidade, e, na área da Cultura, há restauração do Edifício Sampaio Moreira, que hoje passou a abrigar a sede da Secretaria de Cultura.

Com relação às operações urbanas, previsto para 2019, nós temos para Operação Urbana Água Branca, 123,858 milhões - fica no distrito da Barra Funda. Da Água Espreiada, são 261,041 milhões, que abrangem as regionais de Santo Amaro, de Pinheiros, Campo Limpo, Butantã e Jabaquara.

A Operação Urbana Centro tem uma previsão de 24 milhões e a Faria Lima tem uma previsão de 199,455 milhões. Ressalto que já temos disponibilidade desses recursos para a Operação Urbana Centro, Faria Lima e Água Branca e para a Água Espreiada será necessário um novo leilão de Cepacs, tendo em vista que os recursos, até então, não foram suficientes.

Então, para Água Branca houve um concurso, o subsetor A-1 em 2015, com a conclusão do projeto em 2018, e também terá início de obras, mediante licitação, de 643 unidades de Habitação de Interesse Social, para esse ano de 2019.

Na operação urbana centro, há o projeto de Habitação de Interesse Social na Sete de Abril. O projeto foi contratado em 2018, com a previsão do início da obra agora em 2019. A Praça das Artes já está em fase de conclusão na segunda fase. O censo dos cortiços está em contratação nesse ano, e quanto aos calçadões, o projeto também está em execução neste ano de 2018.

Para Água Espreiada, foi aprovada uma nova lei neste ano, com a previsão de lançamento de leilão de Cepac em andamento. Temos alguns entraves, porque os recursos financeiros foram insuficientes para o prosseguimento das intervenções, e a lei permite o lançamento de novos leilões e a arrecadação de recursos para conclusão das obras.

Para Habitação de Interesse Social, foram entregues, em 2018, 254 unidades e; em andamento, temos 137 unidades na área 44; 308 unidades na área 14; 54, na área 27; 119 unidades da área 41 e 44 unidades na área 42, totalizando mais de 600 unidades.

Na Água Espreiada, ainda em continuação, para Habitação de Interesse Social, está em andamento a construção de 300 unidades na Estevão Baião.

Em intervenções viárias, há o Viaduto Lino de Moraes Leme, o prolongamento da Avenida Roberto Marinho, também em andamento, e o prolongamento da Chucri Zaidan, também em andamento.

Finalmente há a operação Faria Lima. As obras de requalificação da Avenida Santo Amaro tiveram seu início retardado por conta de ações judiciais e está em andamento desapropriações de parte dos imóveis lindeiros à avenida, assim como obras de requalificação.

Também foi licitado, em 2018, Habitação de Interesse Social Coliseu. Está em o desenvolvimento o projeto básico para Ciclo Passarela Eusébio Matoso. Para o acesso do terminal Pinheiros, há o projeto Básico também de 2018. Quanto às ciclovias entre a Ponte Jaguaré e a Cidade Universitária, também há o projeto básico em desenvolvimento, e para o Largo da Bata, fase 3, há o enterramento da fiação e remodelações no viário.

Então, esses são basicamente os grandes números da nossa proposta orçamentária para 2019.

Coloco-me à disposição para esclarecimentos, contanto sempre com a ajuda do nosso time, que trabalha no dia a dia, com todas essas intervenções.

Era o que tinha a apresentar.

O SR. PRESIDENTE (Jair Tatto) – Há um buchicho, que diz que tudo é concentrado na zona Sul.

O SR. SENIVAL MOURA – É real o que foi apresentado até agora. Eu estou vendo uma Cidade só do centro para cá. Não vi absolutamente nada até agora. Então, isso é algo que precisa ser discutido e estar apresentado aqui.

O SR. MARCOS CAMARGO CAMPAGNONE – Temos em andamento, desenvolvimento de doze projetos de intervenção urbana, que abrangem todo o território da Cidade. Aqui já está, nesta Casa, tramitando o PIU da Jurubatuba, mas há outros PIUs em andamento, em todos os territórios. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Jair Tatto) – Quero também registrar que isso vem de outras

épocas. Não é coisa deste Governo. Obrigado, Campagnone.

Registro a presença do Vereador Atílio Francisco, relator geral do orçamento para o ano de 2019.

Tem a palavra o Sr. Wagner Lenhart, Chefe de gabinete da Secretaria Municipal de Desestatização.

- O orador passa a se referir a imagens exibidas na tela de projeção.

O SR. WAGNER LENHART – Bom dia a todos. Em nome do Vereador Jair Tatto, cumprimento os demais Vereadores presentes, servidores desta Casa, servidores do Executivo Municipal e todos os munícipes que prestigiam esta audiência hoje. Cumprimento também o nosso Coordenador da CAF, da Secretaria de Gestão, Sr. Jorge Rodrigues, que está conosco acompanhando a audiência. Eventualmente, sendo necessário, vai nos ajudar a responder os questionamentos que forem feitos.

Em nome do Secretário Wilson Poit, gostaria de apresentar as escusas do Secretário por não estar presente, pois ele teve que acompanhar um familiar num exame médico delicado.

Vamos fazer uma apresentação breve a respeito da Secretaria de Desestatização e Parcerias e do seu orçamento. Do ponto de vista do número de servidores e do orçamento, é uma Secretaria pequena, porém, com projetos muito importantes para a Cidade.

O Plano Municipal de Desestatização foi construído a partir do momento em que a Secretaria foi instituída, no início de 2017. Ele tem como objetivos: reordenar a posição estratégica do Estado na economia, melhorar a prestação de serviços públicos, promover investimentos e desonerar a Administração Pública em relação a serviços não prioritários.

Sabemos das restrições orçamentárias do Município, sabemos das necessidades da população em áreas extremamente importantes e prioritárias, como: educação, saúde, segurança, habitação. Portanto, o conceito da Secretaria e o objetivo do Plano Municipal de Desestatização e do fundo que foi constituído para esse fim é justamente conseguir focar no

que é prioritário para a população, que é o mais importante para as pessoas que moram em São Paulo, tendo em vista que os recursos são escassos e que não podemos fazer tudo. Então, a ideia é conseguir focar no que é essencial à população.

Por isso, foi criado então o Fundo Municipal de Desenvolvimento Social, que direcionará os recursos oriundos desse processo de desestatização, que passará por privatizações, por concessões, por parcerias público-privadas. E esses recursos serão investidos em assistência social, transporte, habitação, segurança, educação, saúde e infraestrutura; apenas em ações que, de fato, impactem a vida das pessoas e melhorem a prestação do serviço público.

A Secretaria de Desestatização e Parcerias engloba três tipos de instrumentos, ou operações: um deles é a privatização, que seria a alienação dos imóveis ou bens ativos do Município; outro é a concessão, quando a Prefeitura transfere a gestão de um ativo municipal, por um determinado período, por um órgão privado, seja ele uma empresa ou associação; e também a parceria público-privada, que é outra modalidade de concessão, mas nesse caso o Município entra também com um valor, numa parceria entre o público e o privado, para que o serviço seja prestado para a população da melhor forma.

Temos 61 projetos em andamento na Secretaria de Desestatização. Como falei no início, são projetos muito importantes para a Cidade, que não só vão gerar receita para o Município, mas também vão desonerar o erário público e, principalmente, viabilizarão uma prestação de serviços melhor para a população. Esse é o principal objetivo. E quando as equipes da SMDP e a SPP trabalham em cima dos projetos, o principal ponto é para um melhor serviço para a população.

Então, no Complexo do Anhembi, temos a alienação das ações que a Prefeitura tem na SP Turis, que está em pleno andamento. Inclusive, estamos no período de consulta pública dos editais, do contrato e todos os documentos relacionados a esse procedimento. Recentemente, houve uma audiência pública sobre isso, e a ideia é que ainda este ano, até o

fim do mês, tenhamos a publicação do edital definitivo.

Esse procedimento passa por todas as regras da CVM, porque a SP Turis é uma empresa de capital aberto, e isso repercute inclusive em alguns sigilos, confidencialidade, regras que temos de seguir, mas ele está seguindo o seu trâmite normal e a tendência é que, até o final do mês, tenhamos a publicação do edital definitivo. Já foi tornado público o cronograma a respeito desse procedimento.

Estamos com projeto de uma gestão mais eficiente dos ativos e mobiliários do Município. Para isso, foi contratada uma estruturadora imobiliária que está analisando uma série de imóveis do Município, porque tem imóveis que tem potencial para alienação, outros têm potencial para constituir um fundo imobiliário e serem desenvolvidos para um aproveitamento futuro; e outros ainda que têm uma finalidade bastante clara para utilização pública, seja para praças ou outros equipamentos do Município. Então, está sendo feita essa análise para direcionar corretamente os imóveis do Município.

Temos também o Autódromo de Interlagos. Esse é independente de deliberação quanto à sua alienação e de que forma será feita. Mercados, agora no dia 22 de novembro, teremos apresentação de propostas para o mercado de Santo Amaro, que teve problema com incêndio, então é um projeto prioritário. Outros mercados também estão em processo de modelagem e construção dos editais, que devem ser publicados em breve.

Da mesma forma, os parques. O Ibirapuera está em andamento, juntamente com mais quatro parques, que englobam o bloco de parques que serão concedidos para a iniciativa privada. A ideia é que, com esse bloco, o Ibirapuera, que é um parque que tem bastante interesse do mercado, não só seja concedido e gere um serviço melhor para a população, na sua utilização, mas também repercutam outros parques, que não têm tanto interesse do mercado, mas passarão a ter com essa concessão todo um investimento na infraestrutura e um serviço melhor para a população.

O Parque do Jockey também está sob consulta. Esse é outro projeto que já está na

rua, está aberto à participação da população. Semana passada, fizemos uma reunião com o conselho gestor do parque e está em pleno andamento para ouvir a população e construir um melhor modelo para esse parque.

O Pacaembu, como todos sabem, o projeto foi suspenso pelo Tribunal de Contas do Município no momento em que houve quatro propostas de interessados privados na concessão do Pacaembu, e estamos aguardando essas definições com o Tribunal de Contas para dar continuidade ao certame.

O projeto dos cemitérios está em modelagem ainda. Está sendo construindo o melhor modelo para esse projeto pelas equipes da SMDP e SPP, que estão trabalhando fortemente. É um projeto complexo, não é simples, então demanda tempo de construção para busca de informações, levantamento de dados e, depois, com base nisso, a construção do projeto em si.

Temos os terminais, como o Terminal Princesa Isabel em andamento. O segundo lote, que está em consulta pública, fizemos uma audiência pública em Santo Amaro e vamos realizar uma segunda audiência a respeito desse segundo lote no Centro, para que tenha a possibilidade de participação do maior número de pessoas possível. De qualquer forma, além das audiências públicas, temos outros canais de que as pessoas podem participar, através do *site*, até mesmo apresentando seus questionamentos e sugestões na própria Secretaria.

Portanto, temos 61 projetos em andamento. Citei apenas alguns deles. Um que teve repercussão grande na mídia recentemente foi o Baixos de Viadutos, que iniciamos para um melhor aproveitamento, uma ativação desses espaços que, muitas vezes, são negligenciados, mas têm um potencial interessante para a população utilizar, fazer o aproveitamento. Estamos recebendo sugestões e acreditamos que esse projeto pode trazer frutos muito bacanas para a Cidade.

Em relação às metas, até o final dessa gestão, pretendemos atingir R\$ 5 bilhões em impacto financeiro com essas concessões, privatizações, parcerias público-privadas. É uma

meta ousada, mas temos muita confiança de que será atingida.

Em relação ao nosso orçamento, a Secretaria de Desestatização e Parcerias é uma Secretaria pequena tanto em número de servidores, quanto em orçamento. Este ano, inclusive, tivemos uma redução expressiva em nosso orçamento projetado para 2019. Temos um orçamento de R\$ 12,863 milhões. A maior parte é voltada para consultoria externa, especialmente a SP Parcerias, que é a empresa pública do Município responsável por fazer a modelagem, a construção desses projetos que comentamos.

A segunda maior rubrica está relacionada com a folha de pagamento dos servidores que atuam na Secretaria; e as demais despesas são de custeio, aluguel, locação de impressora, enfim, as despesas administrativas e do dia a dia. Esse é o orçamento da Secretaria, de maneira resumida.

Agradeço a atenção de todos e me coloco à disposição para esclarecimentos. A Secretaria está sempre à disposição não só neste momento da audiência pública, mas durante todo o ano, então qualquer questionamento e sugestão podem entrar em contato conosco.

Contamos com a participação de todos nesses processos de desestatização e nesses projetos da Secretaria, porque como foi dito o objetivo desses projetos é prestar um serviço melhor para a população, então a participação de todos sempre é muito importante para atingir esse objetivo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Jair Tatto) – Muito obrigado, Sr. Wagner.

Nós temos um site www.saopaulo.sp.leg.br/orcamento2019 para informações e sugestões.

Ano passado, recebemos mais de 13.000 sugestões através desse site. Obviamente que tínhamos mais tempo, fizemos 14 audiências, mas este ano, devido ao calendário eleitoral, fecharemos em sete audiências, considerando as duas gerais.

No dia 21, quarta-feira, neste salão, vamos tratar dos temas da Secretaria Municipal

de Saúde, do Fundo Municipal de Saúde, da autarquia hospitalar municipal, Secretaria Municipal das Subprefeituras e Secretaria da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida. E no dia 23, com a Secretaria Municipal de Educação, Secretaria Municipal de Esportes, Fundo de Esportes, Lazer e Recreação; Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente, Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras; Secretaria Municipal da Fazenda; e o Tribunal de Contas do Município, neste salão.

O Secretário João Octaviano está a caminho, então os colegas sugeriram que aguardemos, para que ele possa fazer a exposição geral tanto da Secretaria, como das empresas. Então sugiro que a Rede Nossa São Paulo faça o uso da palavra neste momento.

Tem a palavra o Sr. Américo Sampaio, Gestor de Projetos da Rede Nossa São Paulo.

O SR. AMÉRICO SAMPAIO – Boa tarde. Cumprimento a Mesa e faço um agradecimento especial aos Vereadores Jair Tatto e Senival Moura por terem acolhido o pedido da sociedade civil, porque esta audiência estava agendada para a última quarta-feira, quando seriam debatidos os temas: habitação, mobilidade, gestão e previdência. Ou seja, seriam quatro temas do Orçamento debatidos no mesmo dia; o que, segundo avaliação não só da Rede Nossa São Paulo, mas também das demais organizações, é uma forma para impedir o debate efetivo e aprofundado.

Então, algumas organizações da sociedade civil fizeram o requerimento ao Vereador Atílio e ao Vereador Jair Tatto o pedido para uma audiência específica da mobilidade urbana, dada a importância do tema. Agradeço muito aos Srs. Vereadores por terem atendido a demanda da sociedade civil para fazer esta audiência.

Saúdo também todos os presentes também.

Antes de dar início à apresentação, eu gostaria de fazer breves comentários sobre o que foi apresentado aqui pelo Wagner e pelo Campagnone, tentando garantir o bom ambiente democrático de questionamentos e sugestões para o nosso orçamento.

A audiência pública do Orçamento é sempre muito complicada, porque o assunto é bastante delicado e técnico, é preciso dizer que estamos falando de um orçamento de 60 bilhões estimados para o ano que vem. Não é brincadeira, é o maior orçamento do país, perdendo apenas para o Governo Federal e para os estados de São Paulo e de Minas Gerais, é o quarto orçamento do país. Então, é preciso que o debate relacionado ao Orçamento da Cidade seja sério e aprofundado. Peço, principalmente aos representantes do Poder Público, bastante responsabilidade na oferta de dados e de respostas à sociedade civil.

Com relação à Secretaria de Urbanismo, Campagnone, fiquei com uma dúvida com relação ao que você apresentou, se no decorrer da audiência você pudesse esclarecer alguns pontos, eu agradeceria bastante. Em primeiro lugar, você apresenta uma estimativa de arrecadação do Fundurb com uma expectativa de gasto de 30% para a mobilidade, que na prática é mais acessibilidade do que propriamente mobilidade. No entanto, os dois questionamentos que eu tenho para você são: em primeiro lugar, se essa previsão de arrecadação do Fundurb está considerando a proposta de revisão da Lei de Zoneamento que tramita nesta Casa, onde prevê uma queda, ou melhor, um desconto de 30% de arrecadação de outorga onerosa, porque sabemos que o Fundurb é constituído por outorga onerosa. Então, tramita nesta Casa, para quem não sabe, um projeto de lei que prevê a revisão da Lei de Zoneamento e, no interior dessa revisão, está previsto um desconto de 30% de outorga onerosa para a Cidade inteira, ou seja, se essa lei for aprovada por esta Casa, sem dúvida nenhuma haverá uma perda de arrecadação para o Fundurb. Então, a minha pergunta para você, Campagnone, é se essa estimativa de valor que você colocou aqui no *Powerpoint* está prevendo... qual é a métrica que você utilizou, quer dizer, está prevendo que vai ter esse desconto de 30% de outorga onerosa, não está prevendo? Enfim, como isso vai ser?

O segundo questionamento que eu teria é se você já tem ou se pretende ter, que seria fundamental, o detalhamento desse gasto de 30% do Fundurb para a mobilidade. Então, você colocou o projeto Calçada Nova, etc., mas o detalhamento seria fundamental para

entendermos exatamente qual é o gasto. Essas seriam as dúvidas que eu fiquei com relação ao urbanismo.

Com relação à desestatização, Wagner, você me permite duas dúvidas com você? Se ao longo da audiência, você também puder nos responder, você colocou aqui a meta de cinco bilhões de arrecadação por meio do Fundo Municipal de Desenvolvimento Social, quer dizer, o Plano Municipal de Desestatização, acarretando no Fundo Municipal de Desenvolvimento Social. Agora, você não apresentou, pelo menos eu não vi, a meta de arrecadação para o ano de 2019. Você colocou a expectativa dos projetos a serem desestatizados e uma expectativa de despesa da Secretaria de Desestatização. Agora, qual é a meta específica de arrecadação das privatizações, ou seja, do Plano Municipal de Desenvolvimento Social? Para quem não sabe, esse projeto nasce com uma expectativa de sete bilhões de reais em dois anos. Ao longo do debate, essa meta cai para cinco bilhões de reais de arrecadação para os quatro anos. No entanto, estamos na metade do Governo e até onde me consta, Wagner, nenhum real foi arrecadado por meio das desestatizações, nada, estamos no meio do Governo. Então, me parece surpreendente estarmos com 50% praticamente do Governo já vencido e a Prefeitura ainda manter a expectativa de em dois anos arrecadar cinco bilhões de reais por meio de desestatização. Então, me surpreende esse dado. O que eu queria saber, Wagner, é: qual a meta de arrecadação das desestatizações para o ano de 2019? Por que isso é importante? Porque, ao passo que se desestatiza, por exemplo, a concessão dos terminais de ônibus, isso tem um impacto na mobilidade urbana da Cidade. Somado a isso, você tem no interior do processo de desestatização dos terminais, uma proposta de desenvolvimento econômico num raio de 600 metros ao redor dos terminais de ônibus, o que também impacta na mobilidade. Somado a isso, o Wagner mostrou quais são as áreas de incidência a partir das desestatizações.

Uma coisa que foi aprovada, Wagner, por esta Casa – e você sabe melhor do que eu – é que a Secretaria de Subprefeituras foi incluída como secretaria alvo do Fundo Municipal

de Desestatização. Na reforma administrativa, que foi aprovada nesta Casa, a Secretaria de Subprefeituras, que estava fora, entrou como secretaria alvo do Fundo Municipal de Desenvolvimento Social, ou seja, se você privatizar e arrecadar um valor significativo, esse valor pode ser destinado para a Secretaria de Subprefeituras e isso também pode ter um impacto na mobilidade urbana. Então, também se você puder explicar como está sendo pensado isso, porque é uma informação bastante importante para sabermos se a subprefeitura vai ter recurso que poderia ser gasto a partir das privatizações. Então, essas são algumas dúvidas que fiquei com relação a sua apresentação e, se for possível esclarecer, seria importante para que essa audiência seja de fato produtiva para todo mundo que está assistindo e podermos saber o futuro da mobilidade urbana em São Paulo.

Feitas essas primeiras considerações, é importante destacar também, Vereador Atílio, que a Lei Orgânica do Município prevê, no seu artigo 37, a obrigatoriedade da regionalização do orçamento municipal. Isso é uma normativa prevista originalmente na Lei Orgânica do Município, que infelizmente todos os governos nos últimos 30 anos não cumprem. Então, fica aqui a demanda e a necessidade, de fato, de a sociedade civil olhar para isso. E é muito importante que seja seguido e cumprido o disposto no artigo 37 da Lei Orgânica do Município, que garanta a regionalização do orçamento, ou seja, que todos nós aqui possamos saber para quais regiões o orçamento público está indo. Hoje 3% apenas do Orçamento Municipal é regionalizado, a Prefeitura não sabe para onde vão esses 50 bilhões de reais. Então, queremos saber quais as regiões mais abastecidas com recursos públicos e para isso é preciso regionalizar o Orçamento. Então, peço aqui publicamente, Vereador Atílio, que seja cumprida, por favor, a normativa do artigo 37 da Lei Orgânica do Município, que prevê a regionalização do Orçamento Municipal.

Feitos esses primeiros comentários, entrando no Orçamento da mobilidade, as organizações que solicitaram essa audiência fazem esse trabalho de acompanhamento da mobilidade urbana e outros temas também relacionados a essa temática. É preciso lembrar

que, somado a essas organizações, estamos também inseridos num projeto chamado MobCidades, que é uma plataforma nacional, onde diversas organizações em dez cidades do país vêm fazendo de maneira articulada o controle do orçamento para a mobilidade urbana nas suas respectivas cidades. Então, também esse debate não acontece só aqui em São Paulo, está acontecendo em outras dez cidades do país no interior desse processo, que se chama MobCidades.

Então, focando aqui no orçamento da mobilidade urbana, algumas questões são importantes ficarem claras, a partir desta audiência.

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

O SR. AMÉRICO SAMPAIO – Olhando aqui especificamente para a Secretaria Municipal de Transportes, o que nos chamou a atenção na análise orçamentária que fizemos nesse processo? Com relação à construção de terminais e aí peço aos representantes da Secretaria de Transportes que se atentem a esses dados para que possam nos esclarecer, porque ficamos com um conjunto de dúvidas. Então, seria importante ter esse retorno da Secretaria. No tocante à construção de terminais, pelo Orçamento da Secretaria Municipal de Transportes, não aparece nenhum recurso disponível para o ano que vem. Então, não há recurso disponível na Secretaria Municipal de Transportes para a construção de novos terminais. Da mesma forma, não aparece no Orçamento da Secretaria Municipal de Transportes o orçamento para garantir a acessibilidade de terminais.

No que diz respeito à manutenção dos terminais de ônibus, há uma rubrica da Secretaria Municipal de Transportes prevendo apenas 20 milhões. É preciso lembrar, segundo dados oficiais, que o conjunto dos 27 terminais de ônibus da cidade de São Paulo hoje tem um custo de manutenção de 200 milhões ao ano. Está previsto na Secretaria Municipal de Transportes um custo de manutenção de apenas 20 milhões. Então, também fica essa dúvida. Com relação aos terminais de ônibus, qual é de fato a proposta da Secretaria Municipal de Transportes?

No que diz respeito aos corredores de ônibus, que é um ponto absolutamente elementar para conseguir melhorar a qualidade da mobilidade e a qualidade de vida na cidade de São Paulo, chama bastante a atenção não ter recursos previstos na Secretaria Municipal de Transportes. Não tem recursos previstos na Secretaria Municipal de Transportes para a construção de novos corredores, para a ampliação de corredores e para a manutenção de corredores. Para esses três itens não têm recursos previstos na Secretaria Municipal de Transportes.

Tem uma rubrica prevista na Secretaria Municipal de Transportes chamada ações de modernização do sistema de transporte prevendo dez milhões. Não fica claro o que significa essa rubrica de modernização do sistema de transporte. Então, peço aos representantes da secretaria que consigam apresentar de fato o que é. Essa rubrica está prevendo exatamente o quê, no que diz respeito à modernização do sistema de transporte? O que chama mais a atenção aqui? Subsídio do transporte público, tarifa: 2,9 bilhões de reais para o ano que vem. Então, há uma elevada concentração de recursos do subsídio de transporte, ao passo que temos uma escassez de recursos nas áreas mais centrais, no que diz respeito à infraestrutura urbana da mobilidade em São Paulo.

Ainda na Secretaria Municipal de Transportes, recursos para a modernização semafórica, que é um tema elementar, não há recurso previsto também para isso.

Esses são os comentários da Secretaria Municipal de Transportes do Orçamento para o ano que vem e as organizações da sociedade civil aqui reunidas exigem algum esclarecimento: se esses dados estão corretos, se é isso mesmo, se é essa a proposta da Prefeitura, por que. Porque da forma como está aqui parece que não teremos nenhuma melhoria no transporte público para o ano que vem. Muito pelo contrário, analisando o Orçamento, fica claro que teremos um prejuízo, teremos um retrocesso, no que diz respeito à mobilidade urbana na Cidade. Então, é importante que a Secretaria Municipal de Transportes dê algum retorno nesta audiência.

Passando para o Fundo Municipal de Trânsito, que é outro fundo, constituído por outras verbas, multas, etc., que também contribui para a mobilidade urbana, algumas dúvidas também ficaram com relação ao orçamento previsto para o ano que vem do Fundo Municipal de Trânsito.

Em primeiro lugar, recursos para garantir a acessibilidade para a pessoa com deficiência. No Orçamento do Fundo Municipal de Trânsito não está previsto nenhum real para a pessoa com deficiência. Sabemos que esse dinheiro está disperso nas subprefeituras, no entanto, não conseguimos identificar de fato de onde esse dinheiro vem e para onde vai e qual o montante para a Cidade. Então, o fato de no Fundo Municipal de Trânsito não estar previsto recurso para a pessoa com deficiência é muito sério. Beira à desumanidade numa Cidade como essa a uma parcela da população, que merece uma atenção prioritária da gestão pública, não ter nenhum recurso disponível para garantir a acessibilidade na mobilidade urbana.

Somado a isso pelo Fundo Municipal de Trânsito também não estão previstos recursos para reformas de passeios públicos. As calçadas dessa cidade são outro ponto absolutamente central para a melhoria da mobilidade urbana. Pelo Fundo Municipal de Trânsito não aparecem recursos previstos para a calçada. Eu sei que o Campagnone apresentou que têm recursos no Fundurb e já pedi para ele explicar um pouco melhor. Mas, queria fazer esse destaque que no Fundo Municipal de Trânsito não está previsto nenhum recurso para passeios públicos e reforma de calçadas.

No entanto, numa prioridade inversamente proporcional, temos cerca de 250 milhões de reais previstos para o ano que vem para a pavimentação de vias e requalificação de asfalto, ou seja, temos uma escassez de recursos para calçadas, para acessibilidade, para terminais, para corredores de ônibus. No entanto, você tem um valor bastante elevado para requalificação e pavimentação de vias, que basicamente quem usa são os carros, os automóveis privados. Então, também gostaria de saber da Secretaria de Transportes se esse valor está correto, se é mesmo essa estrutura que a Prefeitura está pensando para o ano que

vem e os porquês desse tipo de decisão.

Quando a gente entra em terminais, Vereador Senival e Vereador Jair, o Fundo Municipal de Trânsito, pelos dados públicos até agora está previsto um milhão apenas para a construção de novos terminais e 13 milhões para acessibilidade nos terminais. Então, não há recurso de acessibilidade nos terminais na Secretaria dos Transportes, mas no Fundo Municipal de Trânsito há 13 milhões. Se esses valores estiverem corretos, que bom que esses valores estão aqui para a acessibilidade nos terminais, mas seria importante que os representantes da Secretaria dissessem quais terminais, qual a previsão? Esses 13 milhões estão sendo pensados para serem gastos onde e em quais melhorias para a acessibilidade?

No entanto, ainda no tema terminais de ônibus, para a manutenção dos terminais de ônibus, no Fundo Municipal de Trânsito não está previsto nenhum real para o ano que vem, o que é grave.

Olhando agora para os corredores de ônibus, como eu disse, no Orçamento para o ano que vem da Secretaria Municipal de Transportes não está previsto nenhum real para corredor de ônibus, mas esse dinheiro, ao que tudo indica, segundo os dados públicos, está no Fundo Municipal de Trânsito. Então, são 27 milhões para a construção de novos corredores, 32 milhões para ampliação de corredores de ônibus. No entanto, nenhum real para manutenção de corredores de ônibus. O problema aqui resulta no seguinte, o Programa de Metas da Prefeitura prevê a construção de 72 quilômetros de corredores de ônibus em quatro anos. Estamos na metade do Governo e praticamente nenhum quilômetro de corredor de ônibus foi ainda feito.

Fazendo uma análise de projeção simétrica, a Prefeitura deveria construir, em 2019, 35 quilômetros de corredores e, em 2020, mais cinco quilômetros. Com esse valor, me parece que a Prefeitura não terá condição. Se você tem 27 milhões apenas para a construção de novos corredores, não me parece ser possível que com esse valor sejam construídos 35 quilômetros de corredores no ano que vem. Isso significa que com esse Orçamento aprovado,

Vereador Atilio, o Programa de Metas da Prefeitura fica comprometido, lembrando que o Plano Municipal de Mobilidade prevê 150 quilômetros de corredores de ônibus a cada quatro anos, ou seja, a Prefeitura já estabeleceu uma meta no Programa de Metas, que corresponde à metade daquilo que é estabelecido como meta no plano de mobilidade, ou seja, a gente já está trabalhando com uma régua bastante abaixo. Com esse orçamento não terá condição de ampliar os corredores de ônibus na Cidade de acordo com o estabelecido no Programa de Metas. É bastante preocupante, pelo Orçamento da Cidade, a situação dos corredores de ônibus.

Avançando para a rede semafórica, já falei que na Secretaria Municipal de Transportes não tem nenhum recurso para isso. Aqui no Fundo Municipal de Trânsito há 33 milhões apenas para manutenção e não para modernização. Isso também é bastante preocupante, porque sabemos que a questão dos semáforos é um problema grave para o trânsito e precisa ter não só a sua manutenção garantida, mas a sua modernização.

Por fim, encerro com um tema absolutamente central, que é o tema das ciclovias, que pelo orçamento estabelecido e pelos dados divulgados pela Câmara Municipal, para o ano que vem não está previsto nenhum real para a construção de ciclovias. Temos apenas...

- Manifestação fora do microfone.

O SR. AMÉRICO SAMPAIO - Exatamente. As audiências das ciclovias, que é outro ponto bastante importante de ser apontado, mas do ponto de vista do orçamento, o Fundo Municipal de Trânsito prevê nenhum real para a construção de ciclovias no ano que vem. Para a ampliação de ciclovias, apenas dez milhões, lembrando que a ampliação traz consigo a ideia de conexão, ou seja, conectar uma ciclovia a outra, não necessariamente uma ampliação da rede cicloviária, mas sim uma conexão. Lembrando também que a rubrica que estabelece esse valor coloca no mesmo pacote ciclovia, ciclorrota, ciclofaixa. Então, você não consegue ter clareza de fato para onde esse dinheiro vai ser destinado.

Por fim, para manutenção de ciclovia, também nenhum real está estabelecido,

nenhum real está pensado para o ano que vem.

Frente a isso, já me alonguei e com isso encerro a minha fala, eu ia apresentar alguns dados da pesquisa de mobilidade aqui, mas não vou fazê-lo por conta do tempo. Se houver outra oportunidade, eu apresento mais à frente, mas o que fica claro aqui é o seguinte: estamos bastante preocupados com o orçamento da mobilidade para o ano que vem, porque da forma como foi estabelecido e da forma como está hoje o orçamento da Cidade para a mobilidade, não teremos uma melhoria da rede cicloviária; não teremos uma melhoria no que diz respeito aos passeios e às calçadas públicas; não teremos uma melhoria no que diz respeito aos ônibus, aos terminais e à ampliação da rede de ônibus na cidade de São Paulo; não teremos uma melhoria na velocidade e na capacidade desses ônibus de circularem, porque não terá ampliação de corredores. No entanto, fica claro que nós teremos um gasto excessivamente elevado com subsídio do transporte, que poderia ter outras alternativas que não o consumo de recursos do Tesouro Municipal, e, somado a isso, nós teremos um valor bastante elevado para pavimentação e recapeamento de vias, que quem usa basicamente é o transporte privado, individual, e não o conjunto da população.

Frente a isso, eu encerro a minha fala mais uma vez agradecendo imensamente aos Vereadores Jair Tatto, Senival Moura e Atílio, por atenderem o nosso pedido. Agradeço muito aos representantes das Secretarias aqui presentes, que estão aqui dispostas ao debate. Esperamos que o debate aconteça de maneira séria, aprofundada, detalhada. E com isso, encerro a minha apresentação quase que tensionando os representantes da Prefeitura para que possam responder os porquês e o detalhamento do orçamento da mobilidade urbana para o ano que vem. Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Jair Tatto) – Obrigado, Américo Sampaio.

Retire o que eu disse no início: que absolutamente ninguém do Secretário estava presente, porque aqui está presente, e agradeço o esforço de chegar a tempo, o Secretário João Otaviano Machado Neto. Muito obrigado, Secretário. Venha, por favor, compor a Mesa.

Quero chamar para a Mesa o nosso Vereador Eduardo Suplicy.

Tem a palavra o Sr. Luiz Marcelo, representante do Idec.

O SR. LUIZ MARCELO – Boa tarde a todos. Eu sou o Luiz Marcelo, pesquisador em mobilidade urbana do Idec – Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor. Ele trabalha com as relações de consumo há mais de 30 anos; e, na última década, trabalha em alguns temas, entre eles, mobilidade.

Eu vou ser rápido: são apenas dois pontos importantes que temos que lembrar e levar em conta no orçamento desse ano. Um deles é o uso de verba de corredores de ônibus para recapeamento.

A solução para o trânsito não é melhorando a qualidade do transporte individual. Temos que entender que é o transporte coletivo que vai resolver o trânsito na cidade de São Paulo. Os carros são responsáveis por 30% das viagens, mas ocupam mais de 80% do viário, e são os grandes poluentes da cidade. A infraestrutura existente é aquém das necessidades para a cidade de São Paulo. Atestado por diversos estudos; entre eles, estudos da própria Prefeitura. Então é preciso dar mais atenção ao transporte coletivo. E ressaltamos dois pontos: um deles é a licitação de ônibus de São Paulo.

Estamos num momento crucial, porque pode mudar a qualidade do transporte da cidade nos próximos 20 anos. Então a gente vem batendo nessa tecla, mas entende que tanto a Prefeitura quanto os nobres Vereadores da CCJ deem mais atenção ao PL 853, que está em tramitação, que moderniza as leis de licitação e é superimportante para conseguir atender as demandas do TCM, da Seprac e as demandas que estão ocorrendo para melhorar a licitação de ônibus em São Paulo. Mas também queremos ressaltar o ponto da retirada de verbas de infraestrutura do transporte coletivo para o asfalto. Entendemos que não é assim que vai melhorar na cidade de São Paulo.

Segundo artigo da *Folha*, quase 1 bilhão de reais já tinham sido retirados até junho desse ano dos corredores de ônibus para asfalto. Ou seja, o orçamento precisa levar em

consideração a extrema necessidade de investir em transporte coletivo.

Outro quesito que queremos mencionar é a questão dos subsídios.

Subsídio, no Brasil, é pequeno, mas temos que entender que o peso da tarifa nas cidades brasileiras é alto para o trabalhador – cerca de 18% do salário mínimo. Só para comparação, em outras grandes cidades da América Latina é bem menor, até 11%. A gente não pode demonizar o subsídio, que é uma política pública para dar acesso ao transporte a todos. Por outro lado, é um problema a ser discutido. Então como conseguir outras formas de financiamento do transporte, mas sem demonizar o subsídio.

São Paulo se destaca entre as grandes cidades brasileiras na questão do subsídio, mas ainda está muito aquém em relação a outras cidades latino-americanas e as regiões metropolitanas europeias, enfim.

Queremos enfatizar que é preciso entender a função social do subsídio e encontrar outras maneiras. Tem diversas maneiras possíveis: através de cobrança de estacionamento, que sabemos que pode não ser de uma grande utilidade, mas pode ajudar; taxas de combustível com a municipalização da CID; uso de IPVA. Enfim, tem diversas outras maneiras de conseguir complementar os subsídio para reduzir a tarifa para a população. E é superimportante esse tema, que não deve ser negligenciado.

Bom, dados esses dois temas, o Idec pretende enfatizar que esse é o momento para discutirmos a real priorização do transporte coletivo na Cidade. Se não for agora, podemos continuar, nesses quatro anos, a não ter nenhum avanço, tanto na infraestrutura dos corredores de ônibus quanto nos transportes ativos. É basicamente isso que eu queria enfatizar.

Muito obrigado, Vereador. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Jair Tatto) – Tem a palavra a Gláucia Pereira, representante da *Cidadeapé*.

A SRA. GLÁUCIA PEREIRA – Boa tarde a todas e a todos. Eu sou a Gláucia

Pereira, eu sou diretora financeira da *Cidadeapé*, que é a associação pela mobilidade a pé em São Paulo. Lutamos para que todos os pedestres tenham o direito de caminhar com dignidade, e em uma cidade mais caminhável para todos. E trabalhamos, basicamente, hoje, com incidência política e com participação popular. Então, nesse sentido, queria agradecer por essa audiência pública, e por termos conseguido essa exclusividade para a mobilidade. Agradecer ao Américo, da Rede Nossa São Paulo, e ao Jair Tatto, por ter concedido essa audiência para a gente.

Quem são os pedestres? Somo todos, mas, mais especificamente, 1/3 das viagens realizadas em São Paulo. Então é por isso que a gente está aqui, porque é importante registrar essa transversalidade, registrar que na Lei, na LOA, o pedestre não está especificamente em lugar nenhum, porque, ao mesmo tempo em que somos muitos, somo todos, não somos nada especificamente. Então é importante dizer também que o pedestre é o usuário do transporte coletivo. Então além de quem só anda a pé, temos todas as outras pessoas que precisam chegar até a rede de transporte. E aí o pedestre está difuso na LOA em várias situações: nas rubricas de acessibilidade, nas rubricas de reforma do passeio, no transporte público, reforma de terminais e nas concessões, e outras coisas, como mobiliário e iluminação pública, que muita gente não relaciona diretamente ao pedestre, mas faz todo o sentido falar de iluminação, bancos e arborização, por exemplo.

Por que estamos pedindo mais atenção ao pedestre? O que aconteceria se a LOA estivesse essa especificação? Haveria menos queda em calçada; teríamos uma cidade mais saudável, uma cidade mais caminhável, mais qualidade de vida, e coisas mais indiretas, como potencial econômico de consumo.

Primeiro, preciso destacar que trabalhar com a LOA no formato que está é um trabalho de detetive, é um trabalho de ficar caçando números em planilhas, que, até hoje, são em formato PDF. A gente já vem pedindo isso há anos – que sejam disponibilizadas planilhas, que a gente consiga trabalhar em formato aberto –, porque ainda é um monte de PDF no site.

Então isso realmente precisa ser melhorado. E pode ter passado despercebido por mim, mas eu não vi nem a parte da acessibilidade para quem não consegue ler. Enfim, é um monte de PDF no *site*.

As calçadas, hoje, não têm uma governança, não tem um órgão responsável unicamente pelas calçadas. E a LOA reflete essa falta de governança dos pedestres. Então temos parte das verbas no Fundurb, parte no Fundo de Multas, verbas das subprefeituras, na Secretaria de Mobilidade e Transporte, na CET, na SMUL, pela SP Urbanismo.

É preciso destacar também que no começo do ano passado, em março ou abril, foi criada a CPC – Comissão Permanente de Calçadas –, que é uma comissão que tem várias representações da SMT, da Secretaria de Pessoas com Deficiência, entre outras. E a tentativa era que tivéssemos um órgão municipal que cuidasse da mobilidade a pé em São Paulo. Isso não vem acontecendo. CPC continua sem poder executivo, e nós continuamos tendo essas calçadas que vocês conhecem – cheias de degraus, cheias de buracos.

Sabemos que há restrições dos usos dos fundos, das especificações. E o apelo é: o que podemos fazer agora que os fundos já estão todos destinados e com rubricas muito específicas.

Queria chamar a atenção para uma coisa muito específica; porque a gente fica falando das despesas e de onde vai gastar o dinheiro.

Para você ter uma ideia da gravidade da situação das calçadas, não há previsão de receita da fiscalização de calçadas. Apesar de ter uma lei que dá a carência de 60 dias para os proprietários dos lotes fazerem as reformas das calçadas, nem na receita a Prefeitura consegue prever alguma coisa, que seria muito importante para a cidade ter essa receita dos 34 mil km de calçada da cidade que são irregulares. Então é uma espécie de miopia não ver o potencial que isso pode trazer para a Cidade.

Em termos de despesas, vimos a apresentação da SMUL. Tem uma previsão para calçadões, mas não sabemos justamente essas especificações.

De onde vem o dinheiro para acalmamento de tráfego: estamos em desenvolvimento com o plano de segurança viária da cidade; temos uma meta de reduzir as mortes no trânsito. Não há nada específico no orçamento sobre isso. Então fica a dúvida da onde estão vindo essas rubricas.

Não há nada também sobre a adequação do sistema semaforico. Temos uma população que está envelhecendo, temos deficientes físicos na cidade, com a população envelhecida, e todo mundo continua tendo que correr e morrer atropelado para conseguir atravessar a rua.

Para concluir, eu queria dizer que a *Cidadeapé* e outras associações vão usar, sim, o site disponível para fazer contribuição específica. Queria agradecer a participação e fazer esse apelo para que a mobilidade a pé seja mais especificada no orçamento.

Obrigada. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Jair Tatto) – O Secretário comunicou que está inteirado sobre as perguntas feita a ele, que não há exposição, e não há necessidade.

O SR. THOMAS WANG – Eu sou o Thomas Wang, estou representando a Ciclocidade, o Bike Zona Sul e a Câmara Temática de Bicicleta. Só para inteirar: Ciclocidade é a Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo; Bike Zona Sul é a representação regional da Zona Sul; e a Câmara Temática de Bicicleta está ligada ao Conselho Municipal de Transportes e Trânsito e à Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes. É um conselho participativo. E a Câmara Temática é um conselho técnico que auxilia a Secretaria de Mobilidade e Transporte nas questões relativas à bicicleta, ciclovia, ciclofaixa, bicicletário, enfim, todo o intermodal relacionado à bicicleta.

Pensando no tema, a gente tem, como o Américo falou, aproximadamente dez milhões previstos para a infraestrutura cicloviária, com construção num foco de ligação da rede existente. Mas eu tenho descrito como isso vai ser aplicado: se vai ser ciclorrota, ciclofaixa, ciclovia, em quais regiões, ou se vai ser uma ligação em que eu vou instalar um bicicletário ou

um terminal de ônibus. Isso não está descrito em nenhum nível no plano, de orçamento. E eu questiono como que a gente tem dez milhões previstos para essa interligação, se não aplicamos nenhum dos 34 milhões que eu tinha previsto para a manutenção e ampliação de 2017 a 2018. Ou seja, tinha mais ou menos 34 milhões para manutenção e ampliação e, em dois anos que já passaram nada disso foi aplicado.

A gente está fazendo um projeto com a Ciclocidade de cicloauditoria e temos ciclistas de todas as regiões de São Paulo avaliando a estrutura existente, para ver qual a condição delas – se ela está sendo bem utilizada, se tem sinalização visível, ou se ela foi apagada, às vezes, de forma ilegal, ou por causa de obras, particulares e públicas. E o que temos visto é que as ciclovias e as ciclofaixas estão desaparecendo, porque não tem nada desses 34 milhões de reais aplicados nesses dois anos. Como é que eu pretendo, 2019, ampliar a rede, cumprir o plano de metas do município, que prevê interligações, prevê ampliações, se eu não consigo nem fazer a manutenção e nem usar o dinheiro da manutenção que já existe e não está sendo preservado? Ou seja, é algo que foi investido e a gente está perdendo. E como vou ampliar, se eu não tenho nem dinheiro para manutenção? Além disso, essa redução de um ano para o outro.

Outra coisa interessante é que temos várias ligações que existem verba, como a Rua Domingos de Moraes, a ciclopassearelas da Cidade Universitária, Jaguaré, Eusébio Matoso, que foram citadas aqui pela SMUL, e que até agora não saíram – por diversos motivos, não vou entrar em detalhe –, mas que também deixam as pessoas em risco.

A Gláucia já falou do risco para o pedestre. Todos somos pedestres. Estou aqui representando os ciclistas. Temos também o pessoal que tem deficiência, idoso, que também utiliza bicicleta. Meu pai, por exemplo, é idoso e utiliza bicicleta, mas parou de utilizar depois de ser quase atropelado na Domingo de Moraes, perto de onde a gente mora. Eu tenho um projeto onde eu tenho orçamento, tenho o responsável pela obra – que foi prometida pelo antigo Secretário Avelleda –, e não foi feito nada. Tem um trecho de 100 metros que não está

conectado à nada, e eu não tenho notícias de como essa ciclovía anda, por exemplo.

Eu trago uma notícia do dia 9 deste mês, desta semana, agora, que saiu no *Eletropaulo País*. A manchete é basicamente essa: *Aumento de ciclistas e pedestres mortos desafiam a política de mobilidade*. E o *headline* que eu destaquei é: “de janeiro a outubro desse ano foi registrado um crescimento de 55% do número de vítimas fatais em bicicleta em relação ao mesmo período de 2016”. Ou seja, eu não tenho nenhuma aplicação e nem manutenção das existentes prevista no orçamento – eu tenho uma fatia bem pequena –, e, enquanto isso, pessoas estão na rua em risco, estão morrendo. Eu já fui atropelado e eu já tive amigos atropelados. Ninguém quer que um parente ou um amigo seja atropelado na rua. Pode parecer (Ininteligível) falar em número, projeto, que é uma parte técnica muito importante, mas a gente também tem que ter essa análise humana: eu não estou com dez milhões para jogar tinta no chão ou orégano na pizza, mas eu estou colocando uma estrutura, estou criando um projeto para proteger as pessoas. Esse é o ponto humano da questão, que devemos sempre lembrar, como pessoas, seres humanos.

Quero deixar esses pontos principais. Por exemplo, eu não tive nada dos 34 milhões previstos pelos dois anos que passaram. Eu tenho uma cifra de dez milhões prevista para o ano que vem, que eu não sei como vai ser aplicada. Tenho vários projetos, e nenhum foi feito até agora. Como é que pretendemos cumprir o Plano de Metas, o Plano de Mobilidade da Cidade, relacionando com o Plano Diretor, Licenciamento e as demais Secretarias envolvidas, se a gente não usou o Orçamento previsto e tem pouco Orçamento para o ano que vem? Porque sabemos que com 10 milhões, em uma obra num nível macro, não se consegue fazer nada, infelizmente.

Ressaltando o ponto do Américo: como é que a gente vai cumprir um Plano de Metas construído pela Prefeitura com a população se o nosso Orçamento não com isso?

Era isso. Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Jair Tatto) – Obrigado, Thomas Wang. Primeiro inscrito,

Fábio Siqueira. Depois, Arlindo Amaro. Eduardo Merheje Jr. Convencionamos entre nós três minutos de fala.

O SR. FÁBIO SIQUEIRA – É bastante Secretaria. Se não, eu peço reinscrição no final. Porque são muito temas importantes. (Pausa) Boa tarde a todos. Boa tarde, Vereadores presentes. Boa tarde, membros da sociedade civil, que se apresentaram aqui – apresentações muito importantes. Boa tarde, Sr. Secretário Octaviano; boa tarde, representantes das outras Secretarias. Lamentavelmente, não poderei dar boa tarde aos outros dois Secretários, Heloísa e Wilson, que se fizeram ausentes da audiência anual de suas pastas, fato gravíssimo, fato lamentável, fato horrendo, que só mostra o desrespeito dessa gestão elitista, antipovo, completamente antidemocrática João Doria/Bruno Covas.

Isso se mostra, por lógica, nos números. Começando por Secretaria de Urbanismo, temos dados realmente calamitosos. Por exemplo, na dotação “difusão, fomento e pesquisa aplicada para a gestão participativa e desenvolvimento”, foi previsto para este ano de 2018 o valor de 900 mil reais, e nada foi executado – dotação da Secretaria de Licenciamentos. Gostaria de saber por que esse dinheiro até agora não foi executado, e o que é esse projeto.

Também foi dito aqui sobre reforma e requalificação de áreas públicas: 42 milhões de reais. É um dinheiro grande. Não foi executado nada, Senador Suplicy. Será que não é importante requalificar áreas públicas? É normal quem em nove meses esse dinheiro não tenha sido executado e vá desaparecer?

Falo agora um pouco de um assunto sempre muito delicado, que são as operações urbanas. É lamentável, é anticristã, é anti-humana a situação de não se valorizar a habitação nas operações urbanas. Operação Urbana Água Branca: lembro-me bem de que o futuro Secretário Estadual Gilberto Kassab removeu violentamente duas comunidades da Subprefeitura da Lapa em sua malfadada gestão. Inclusive, favelas cuja urbanização – com dinheiro público – já estava aprovada no Orçamento Participativo. As favelas foram dizimadas da cidade de São Paulo, e um senhor desse, aliado a esse grupo político de facínoras, voltará

à gestão.

Assunto parecido é a Operação Urbana Água Branca, onde morreram pessoas no passado e havia 14 milhões para unidades habitacionais. Sabem quanto foi executado até setembro? Nada. Alguém acredita que vão sair os projetos para o ano que vem para a região da Vila Leopoldina, para a região do Jaguaré, regiões carentes da zona Oeste? Parece que não.

Urbanização de favelas: dois milhões, e nada executado. Queria também entender por que a população da zona Oeste, carente, não vem aqui discutir também, porque, além da lei municipal, isso está desrespeitando o próprio direito da população daquela região.

Vou falar um pouco da Operação Urbana Águas Espraiadas. É completamente desrespeitoso ver que em 2018 foram executados 41 milhões em sistema viário; e, se você somar a dotação de urbanização de favelas e de construção de unidades habitacionais, provisão, dá 26 milhões. Ou seja, preferem fazer obras a dar casa para o povo. A legislação da operação urbana prevê que a moradia é prioridade máxima, é habitação, casa popular. Mas não: fazem pontes bilionárias. Como o Mauro denunciou aqui quarta-feira passada, a Operação Lava Jato, dinheiro da corrupção...

- O Sr. Senival Moura assume a presidência.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Conclua, Fábio, por favor.

O SR. FÁBIO SIQUEIRA – Estou concluindo, Vereador Senival. Dinheiro da corrupção, dinheiro da maldita empresa Odebrecht, corruptora. E o dinheiro da Casa do Povo não sai do papel. Lamentável.

Operação Urbana Centro, outro fiasco. Vão dar dinheiro para elefante branco da Praça das Artes, e não para regularização fundiária; sete milhões sumirão do mapa.

Finalmente, Operação Urbana Faria Lima: também, de 46 milhões de reais, usou-se somente um milhão de provisão habitacional. Alguém acredita que essas moradias previstas desde a época do governo Maluf, em 1996, vão sair? Claro que não. É uma mentira total.

A Operação Urbana Real Parque, que faz parte da Operação Urbana Faria Lima, não foi nem apresentada aqui.

Vou encerrar a Secretaria de Desenvolvimento Urbano e vou pedir reinscrição para falar sobre as Secretarias de Privatização e de Transporte, diante do vulto dos temas. Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Convido a falar o próximo inscrito, Arlindo Amaro, da Associação Ipiranga Forte. Depois, Eduardo Merheje Jr., do Centro Democrático dos Engenheiros.

O SR. ARLINDO AMARO DOS SANTOS – Boa tarde a todos. Boa tarde à Mesa. Parabéns pela chamada da sociedade. Infelizmente, o dia e horário são muito impeditivos – meio dia durante a semana -; a sociedade que trabalha no serviço operacional da Cidade não pode vir.

Ontem houve audiências públicas em algumas regionais. No Ipiranga houve uma sobre segurança viária, onde foi comentada a mesma coisa que vimos repetindo: dois mais dois são quatro; duas vezes dois são quatro. Desde 2001 temos registrado o que queremos para São Paulo de 2001 a 2010. Plano Diretor da Cidade de São Paulo, de 2002; Estatuto da Cidade, Lei 10.257; Planos Regionais, que os Prefeitos Regionais não têm a capacidade de apresentar; circulação viária dos bairros; ruas esburacadas e escuras.

Sou do Cades Ipiranga, e é uma vergonha você ser do Conselho Participativo. Conselho Participativo do quê, se os Prefeitos Regionais não apresentam projeto? Você vai às reuniões como do Conselho de Parque, ou, como foi falado aqui, Conselho Gestor, ao qual eu também já fui: todo mundo com a mão no queixo com a caneta na mão. Não há projeto, não há apresentação.

Faltam 750 dias para terminar a gestão Doria. Tudo o que foi mostrado aí, estamos cansados de ouvir. Desde o primeiro Plano Diretor até hoje foram 51 audiências públicas na cidade de São Paulo. Das operações urbanas, nenhuma foi resolvida, a não ser a Operação

Urbana Faria Lima, como disse o nobre Vereador ali.

Da zona Leste, cinturão da Cidade, Jacu-Pêssego, Ipiranga, extremo Leste, Cidade Tiradentes, Jardim Tatá, esqueçam, isso não pertence a São Paulo.

Ontem estive na Estação da Luz, centro da Cidade. Gente, é um fedor que dá nojo. Dá nojo respirar fundo ali. É lamentável. Falo para as pessoas: não é necessário ir para a periferia, é só ir ao Parque Dom Pedro, à Praça da Sé e ao Jardim da Luz para se ver o abandono, o descaso da Prefeitura de um modo geral. Fico me perguntando: o que faz o Tribunal de Contas do Município de São Paulo? O que fazem os 55 Vereadores, que se dizem representantes do povo? Quem são eles para fazer cumprir a lei, para fazer o Prefeito cumprir um juramento e dizer que jura cumprir o que está na Lei Orgânica do Município? Os Vereadores devem pensar: “vamos dar uma enganada no povo, e pronto”.

Então, eu peço que isso seja cumprido, embora sabemos que não será. A verdade é que isso é uma enrolação, como foi feito ontem na Regional Ipiranga: um falatório de se arrumar semáforo; ruas esburacadas; das calçadas, ficamos perguntando de quem é a responsabilidade. Calçadas são vias públicas; aí, por uma postura municipal, passaram essa responsabilidade ao proprietário. Lamentável.

Peço reinscrição para complementar minha fala depois. Obrigado. (Palmas)

- Assume a presidência o Sr. Jair Tatto.

O SR. PRESIDENTE (Jair Tatto) – Registro a presença do Vereador Antonio Donato, Líder do PT na Casa. Tem a palavra o Sr. Eduardo Merheje Júnior, do Centro Democrático dos Engenheiros. Em seguida, Ana Carolina Nunes, do Cidadeapé.

O SR. EDUARDO MERHEJE JÚNIOR – Bom dia a todos. Primeiramente, eu gostaria de fazer um retrato do que foi a lei aprovada sobre o sistema ciclovitário do Município de São Paulo.

Eu me lembro bem que na data de 6 de fevereiro de 2007 foi aprovada a Lei 14.266. Por uma sinergia estranha – e nem eu sei como é que eu participo de algumas coisas -

, eu subi à galeria, e estavam justamente votando essa lei sobre o sistema cicloviário. Não havia ninguém na galeria naquele dia. Sentei e só escutava os Vereadores irem ao microfone declarando “não ao sistema cicloviário”, “não ao sistema cicloviário”, “não ao sistema cicloviário”... Aí, eu me adiantei, fui à parte da galeria em forma de “u”, numa posição que os Vereadores me enxergavam, e foram, um a um, mudando o voto de “não” para “sim”. Pergunto à Ciclocidade à Câmara Temática de Bicicleta se eu pertenço ou dou alguma opinião nessas entidades. Como vocês decidem os trajetos da Cidade? Que porcaria de trajetos são esses que estão sendo feitos?

NÃO IDENTIFICADO (Longe do microfone) – Não é a gente que define a maioria dos projetos.

O SR. EDUARDO MERHEJE JÚNIOR – Foi o CET junto com um grupo...

O SR. PRESIDENTE (Jair Tatto) – Essa pergunta, então, vai ser direcionada a vocês, que depois irão responder.

O SR. EDUARDO MERHEJE JÚNIOR – Por favor, que se manifestem. Depois, em 7 de novembro de 2017, foi feita uma modificação nessa lei. Foram solicitadas audiências públicas para trajetos. Eu mesmo, a uma quadra da minha casa, convivo com uma ciclovia que foi feita para que as pessoas que têm casa ali, porque a guia não é rebaixada e para que não parem mais carros ali de estudantes da Unip na Rua Guapiaçu. Eu tiraria até o “cê cedilha” do Guapiaçu, porque é um absurdo manter uma ciclovia para satisfazer estacionamento; porque na guia rebaixada, o estudante chegava primeiro, parava lá. Então, são ciclovias feitas não para os ciclistas, não para a mobilidade de São Paulo, não para o desenvolvimento da cultura.

Pergunto: por que PIU Jurubatuba? Alguém sabe me explicar em relação aos 36 outros PIU que existem? Qual a prioridade de São Paulo? Ao Zoológico, ou ao Jardim Botânico, você chega a pé lá ou de bicicleta? E ao Parque da Independência? Ou seja, o desenvolvimento todo em Sul II. É o pescoço da girafa. Antes era a cabeça de cachorro, o mapa de São Paulo, agora virou girafa, porque o desenvolvimento está descendo para

Mongaguá.

Também temos de despouir Pinheiros e Tietê. Pergunto: qual vai ser o resultado? “Ah, não, é para conscientizar a população para que eles vejam o Rio Pinheiros limpo e ajudem a resolver o esgoto que nasce atrás da Igreja de São Judas”.

Muito obrigado, senhores. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Jair Tatto) – Tem a palavra Ana Carolina Nunes, do Cidadeapé. Depois, o Sr. Sasha Hart.

A SRA. ANA CAROLINA NUNES – Bom dia a todos e a todas. Primeiramente, agradeço pela iniciativa da Câmara Municipal de fazer uma audiência pública para discutirmos esse tema.

Venho trazer dois pontos que nos trazem muita preocupação. Primeiro, em relação ao Plano Vida Segura, que está sendo discutido e elaborado. Pelo que entendi, para o próximo ano não há orçamento destinado às intervenções que serão previstas nesse plano. Eu entendo que ele está sendo elaborado, mas, ao mesmo tempo, estamos correndo contra o tempo porque são só dois anos mais de gestão e temos uma meta de redução de mortes no trânsito para atingir, destacando que as mortes de ciclistas e pedestres na cidade de São Paulo aumentaram. Da maneira foi colocado aqui, não dá para ver – e, aí, peço esclarecimento do Secretário João Octaviano – onde está previsto orçamento para obras de acalmamento de tráfego e para redução de mortes no trânsito.

Outro ponto que nos traz muita preocupação é que o sistema de transporte de ônibus municipal parece estar aqui resumido a corredores e terminais, o que já vimos que estão prejudicados no Orçamento, e a subsídios de passagens, além de uma parte de modernização. Principalmente nós que defendemos os direitos de quem se desloca a pé na Cidade, sempre lembramos que as pessoas só alcançam o sistema de ônibus municipal a pé. E a mudança na rede de ônibus, que está prevista, chamada de “racionalização do sistema de ônibus”, vai implicar mais baldeações a pé. Inclusive estavam colocadas na licitação áreas que

seriam como miniterminais ou áreas de transbordo entre as linhas. Significa que, se você vai fazer mais baldeações, tem de haver mais áreas na Cidade onde as pessoas vão fazer essa troca dos ônibus, e tem de ser áreas protegidas e acessíveis. Imaginem uma pessoa com mobilidade reduzida descendo de um ônibus e indo para outro, tendo de caminhar às vezes 400 metros em uma calçada esburacada. Tem de ser feita a acessibilidade desse trajeto.

E deixamos apelo para que essas obras sejam feitas antes da mudança da rede. Entendemos que há uma previsão de até três anos para adequar e mudar a rede de ônibus a partir do início dos contratos com as novas empresas, se elas de fato mudarem. Mas, se não começarmos essas obras físicas de mudança na infraestrutura antes de fazer a mudança na rede de ônibus, teremos um caos para quem usa a rede de ônibus, que significa percorrer distâncias nas calçadas da Cidade que não têm essa infraestrutura suficiente. As pessoas terão, muitas vezes, de atravessar avenidas para trocar de ônibus em uma estrutura que não está preparada para isso. Eu queria saber se isso está previsto, porque, até agora, não aparenta estar.

Outro ponto importante de ser destacado é que nós, da sociedade civil, quando vimos reclamar do fato de haver tanto dinheiro previsto para recapeamento asfáltico e tão pouco dinheiro previsto para construção de corredores de ônibus e terminais, estamos falando isso embasados em uma lei. Há a Política Nacional de Mobilidade Urbana, a qual deixa bem claro que a prioridade absoluta são os modos ativos – pedestres, ciclistas e transporte público. E o transporte individual motorizado, ou seja, carros e motos, está abaixo disso, inclusive, abaixo do transporte de carga. Nem vimos sendo discutido onde a modernização do sistema de transporte de cargas está colocado nesse Orçamento, e sabemos que é uma ação essencial para também melhorar o sistema de transporte público na Cidade. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Jair Tatto) – Obrigado. Tem a palavra o Sr. Sasha Hart. Depois, Sr. Kristofer Willy.

O SR. SASHA HART – Boa tarde. Infelizmente, vou falar de algumas preocupações

que eu tenho. Sou Secretário da Câmara Temática da Bicicleta e também faço parte da Ciclocidade.

Antes de mais nada, queria só lembrar que são duas entidades abertas para todo mundo que quiser participar. As reuniões, inclusive, da Câmara Temática da Bicicleta, estão no *website* da Prefeitura e são abertas. Todo mundo é bem-vindo para participar dentro das funções que nos competem, que não são infelizmente de definição da estrutura de onde vai ter a estrutura cicloviária. Essa é uma competência da Prefeitura, mas reitero o convite então.

As minhas preocupações são relacionadas ao Orçamento em relação à estrutura cicloviária. Em primeiro lugar, de forma genérica, queria só ecoar o que foi falado por outras pessoas da sociedade civil, que 10 milhões de reais é pífio. Temos uma rede cicloviária de quase 500 quilômetros, a conta é muito simples. Se esse dinheiro fosse utilizado para manutenção, é impossível fazer a manutenção. É impossível fazer a manutenção, a gente vai perder a rede cicloviária. Quando eu digo 10 milhões, eu não quero me referir só ao que está previsto para o ano que vem. Essa é uma conta que inclui o que foi gasto em 2017 e 2018. Zero, mais zero, mais dez milhões. Até agora zero foram gastos, portanto, a rede cicloviária já está se perdendo.

Na verdade, quero avançar numa questão mais específica, a questão das operações urbanas. Nós acompanhamos por vários motivos, ecoamos o que foi mencionado antes sobre preocupações em relação a como está sendo utilizado o dinheiro não mais tanto para habitação, mas vou focar agora em mobilidade, mais especificamente na rede cicloviária.

A gente sabe que as operações urbanas são instrumentos que seguem diferentes peças legais, estatuto da cidade em nível federal, a gente tem o PDE, a gente tem o Estatuto da Cidade, mas eles também são instrumentos importantes para a gente atingir as metas da gestão. E no caso das estruturas cicloviárias queria lembrar que existem duas metas específicas que falam que a estrutura cicloviária da rede São Paulo deve aumentar de 64% para 90%, o contrário do que está acontecendo, pois a gente está perdendo estruturas

ciclovias, assim como também tem a meta de redução de vítimas no trânsito. Fico preocupado porque eu acho que talvez não consiga atingir nenhum dos objetivos comentados, seja nas metas, ou objetivos específicos nas leis mencionadas antes.

Até 2016, as operações urbanas foram ferramentas muito importantes para instalação da rede cicloviária em diferentes lugares da cidade de São Paulo. Vou ressaltar a importância da estrutura na Faria Lima porque é uma estrutura que há cinco anos as contagens mostravam que tinham mil ciclistas e a gente tinha um número de feridos no trânsito bem considerável e passados cinco anos a gente vê um número de ciclistas passando lá diariamente da ordem de oito mil. Então saiu de mil para oito mil em cinco anos. É um número por dia e os números de vítimas no trânsito, ciclistas e de pedestres e de outros modais diminuíram bastante, e são números da CET.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. SASHA HART - Há os dados da CET, não são dados meus e acho que depois a gente pode dar uma olhada juntos.

Essa conclusão não é uma conclusão da Faria Lima, é uma conclusão geral e acho que em todos os lugares onde foram implementadas estruturas cicloviárias se viu uma redução muito significativa do número de vítimas do trânsito. Não só de ciclistas, mas de pedestres.

Infelizmente de 2016 para frente o que a gente vê é que não teve mais nenhuma estrutura cicloviária sendo instalada em nenhuma operação urbana, uma preocupação que a gente tem, apesar de a gente ter projetos já aprovados, projetos básicos já aprovados, assim como discussões conceituais. Alguns deles já foram publicados em diário oficial já há alguns anos e o que foi apresentado pela SMUL continua se falando em vamos avançar com projetos básicos. Foi citado isso, inclusive, para lugares onde os projetos básicos já foram aprovados, no caso da ciclopasseira Bernardo Goldfarb, caso da Ponte USP, caso da ponte de Jaguaré. Incluo também a Chucri Zaidan, a Rua Butantã e diversas outras que, reitero, a gente vê com

grande preocupação porque não avançaram nos últimos anos e não tem, pelo menos nessa apresentação, detalhes sobre avanços para elas.

A gente reconhece que é interessante discutir sobre o detalhamento dos projetos, algo que tem acontecido, mais isso é num nível teórico, assim como discussões também para a gente aprofundar o diálogo sobre como essas estruturas devem ser implementadas, tentando evitar erros que já existiram no passado, mas a gente precisa ver essas estruturas realmente de fato avançando. Obras no chão. Nenhuma foi citada.

Só queria fechar, reiterando que vejo com grande preocupação que os objetivos das leis que eu mencionei antes parece que não serão atingidos, as metas da gestão, especificamente, sobre conectividade e sobre diminuição de mortes, parece que a gente não vai atingir ou pelo menos vamos perder a oportunidade muito importante para avançar dentro das operações urbanas.

Obrigado. (Palmas)

- Assume a presidência o Sr. Senival Moura.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra o Sr. Kristofer Willy, da Comissão da Comunidade Ciclística da OAB.

O SR. KRISTOFER WILLY – Boa tarde a todos. Agradeço a oportunidade na Câmara Municipal de São Paulo. Sou advogado e sou da Comissão de Estudos de Mobilidade Ciclística da OAB de São Paulo, comissão recém-criada e estamos de portas abertas para ajudar, tanto a Câmara, como a Prefeitura no que for necessário para a elaboração de legislação que rouba a malha cicloviária de São Paulo e o que me preocupa aqui é que você teve um plano, recentemente apresentado pela Secretaria Municipal de Transportes, que previa a construção de ciclovias, de anel cicloviário e a gente não vê verba para isso. Você tem a previsão da realização de workshops, onde será discutido sobre o futuro da mobilidade ciclística em São Paulo e a previsão de verbas, conforme a fala do Américo, é praticamente nula, você tem apenas para conexões e ampliação e você nem sabe o que é essa ampliação.

Acho que um dos maiores temores de todos os ciclistas que tenho ouvido é da ampliação ser feita através de ciclorrotas e estudos demonstram que não oferece segurança necessária para o ciclista.

Então, eu queria saber da Secretaria de Transportes como é que ela pretende, ou os workshops vão servir apenas para se discutir e se ver e nunca se vê implantado, como o Sasha bem lembrou, você não vai ver a obra na rua, você vai ver a discussão, vai ver muito bonitinho no *powerpoint*, vai ver muito bonitinho como seria, vai escutar todo mundo falando e, no final das contas, não vai sair nada.

A minha pergunta e meu temor também é esse: simplesmente que se faça tudo isso, existe um gasto de dinheiro público, inclusive, para a organização disso e que no final não resulte em nada. Eu gostaria de lembrar que por mais que pareça um gasto a ciclovias na verdade é uma economia, porque as ciclovias salvam vidas. O gasto com ciclovias pode representar uma economia muito grande na Secretaria de Saúde, posto que a internação de um ciclista é muito cara. E acontece muito acidente em São Paulo.

É o que eu tinha a expor. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra a Sra. Maria do Socorro.

A SRA. MARIA DO SOCORRO – Nossa, quanta gente! Que emocionante! Cadê a sociedade civil? Eu, Maria do Socorro, conhecida por Dona Socorro, talvez vocês estranhem minha voz, mas eu tive um choque, vocês não têm nada a ver com isso, é que perdi meu filho, e mexeu muito comigo. Só que quando Deus tirou ele, Ele me deixou. É sinal que eu não posso parar. Ou não é?

O que eu estou estranhando aqui é que para mim não estão falando de São Paulo. Não, muita coisa bonita. Nós somos um milhão e 700 idosos aqui na Capital de São Paulo. O que vocês estão fazendo pelo idoso? Nada. Eu moro perto da garagem, na Avenida Águia de Haia. Eu tenho conhecimento, na Cidade AE Carvalho, a calçada é tomada pelos transportes, pelos caminhões. Nós não temos nem direito a nossa calçada. Não temos um metro, certo.

Será que nós não temos direito, gente? Será que o idoso só presta para votar? E ser usado a família deles?

Senival conhece Guaianases e conhece também Itaquera. Por favor, o Fórum da FIPE, na Águia de Haia, eu participei quando o Sr. Antônio era vivo, agora não, se tornou antro de política partidária, certo? Vocês têm de ter carinho com os profissionais, porque eles também são seres humanos. São poucos que têm capacidade e olha o ser humano com dignidade.

Eu deixo isso daqui, que é o que nós estamos fazendo agora, que é vida segura. É bom vocês olharem com carinho, certo? Porque se eu não morri é porque eu vou perturbar vocês. Podem ficar tranquilos. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Okay, Dona Maria do Socorro. Com a palavra o Sr. Antônio Takahashi.

O SR. ANTÔNIO TAKAHASHI – Boa tarde a todos. Saúdo os presentes e a Mesa que está composta aí. Faço parte da diretoria do Sindicato dos Metroviários de São Paulo. Metrô é um modal de mobilidade muito importante. É um sistema que não polui e dá velocidade no transporte para as pessoas que vêm da periferia para o Centro, onde tem todos os equipamentos urbanos.

Eu não fiz uma análise detalhada da peça orçamentária, mas me contaram que não existe nenhuma previsão de verba destinada à ampliação da rede metroviária aqui na cidade de São Paulo. Eu queria saber se isso é verdade mesmo e por que não existe nenhuma destinação de verba no orçamento do Município?

A gente sabe que o metrô de São Paulo, a maioria das ações pertence ao Governo do Estado de São Paulo, mas é um modal inserido dentro do município de São Paulo. Nesse sentido a gente entende que deveria haver uma verba destinada à ampliação da rede metroviária aqui em São Paulo.

Basicamente a pergunta que eu faço à Mesa é por que não existe nenhuma

verba destinada à ampliação da rede metroviária aqui em São Paulo? A rede metroviária de São Paulo tem mais de 50 anos e ela é muito pequena, tem em torno de 90 quilômetros aqui em São Paulo. Grandes metrópoles no exterior começaram com o mesmo sistema modal e hoje tem 300 quilômetros. Então seria um modal que não polui a cidade e traz qualidade de vida para os moradores.

Por isso gostaria de saber por que na Peça Orçamentária não há nenhuma previsão de verba para o desenvolvimento com a ampliação de rede metroviária aqui em São Paulo.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra o Sr. Fábio Siqueira.

O SR. FÁBIO SIQUEIRA – Boa tarde a todos de novo, muito brevemente.

A Secretaria de Privatização é uma Secretaria, em minha opinião, completamente inútil, que faz mal à cidade de São Paulo pelo seguinte: obedece melhor aos direitos humanos ter uma Secretaria da Mulher, como tinha, ter uma Secretaria do Negro, como tinha, Secretaria do Idoso, né, Dona Socorro, como tem de haver. E tem uma Secretaria que vende o nosso patrimônio de uma maneira totalmente antidemocrática. Patrimônios que estão há quase cem anos nas mãos da municipalidade. São séculos. O autódromo de Interlagos são 40 anos, Pacaembu mais de 70 anos. É uma irresponsabilidade vender o nosso patrimônio, né, Senador Suplicy. Isso é uma coisa que não é para essa gestão, as futuras gerações serão prejudicadas com essa privataria Tucana já denunciada na literatura política brasileira.

Atenção, Doria, o problema é que isso vai para o Estado. Sabesp, uma histórica empresa, está no alvo, vai desaparecer. É muito sério o que esse João Doria, mentiroso, faz com a cidade de São Paulo.

Por fim, o tema de transportes, Secretário Octaviano, a situação realmente é lamentável. Fundo bilionário, fundo caixa preta do trânsito. Previa uma verba para 2018 de 5,5 milhões para a construção de terminais de ônibus. O senhor não executou nenhum centavo dessa verba. Qual a razão disso: Quais são os terminais que não foram construídos pela

péssima gestão Bruno Covas/João Doria? Construção de corredores de ônibus, mesma coisa. São 348 milhões de reais. Nada é executado. Por que isso aconteceu?

Na questão regional a gente tem um problema muito sério, como disse o nosso conselheiro Eduardo, é a questão sudoeste. Tem sinal na Rua Domingos de Moraes de cinco segundos. Fico imaginando um idoso atravessar em cinco segundos o semáforo da Domingos de Moraes, do Metrô Santa Cruz. Fico imaginando, por exemplo, a Av. Lacerda Franco em que foi desviado o trânsito de ônibus da Lins de Vasconcelos para a Lacerda Franco e isso empobreceu o comércio da Lins de Vasconcelos e até agora não se corrigiu isso. Como também a questão do fechamento do posto da SPTrans na Santa Cruz. A população do transporte vai ter que ir em outro lugar reclamar, fazer seus reclames de transporte.

E para terminar, não vou falar do Fundurb, não vou falar nada disso. Eu quero terminar, falando das obras do zona Leste, né, Dona Socorro? O terminal da Copa até hoje não foi entregue em Itaquera. Para terminar, eu queria realmente ficar indignado com a dotação 4657, ações de educação de trânsito, 29 milhões de reais. De 1º de janeiro de 2018 até 30 de setembro de 2018, zero foi empenhado, zero foi executado. Então os Governos Doria e Bruno Covas deseducam as políticas de transporte e colocam em risco a saúde e a vida da população paulistana por não executar 30 milhões.

Obrigado. (Palmas)

- Assume a presidência o Sr. Jair Tatto.

O SR. PRESIDENTE (Jair Tatto) – Os próximos inscritos são o João Nakara e a Fabiana Rodrigues.

O Sr. Arlindo pediu mais dois minutos, vou considerar. Mas nem mais uma exceção, senão a gente não conclui.

O SR. ARLINDO AMARO - Eu prometo dois minutos.

O SR. PRESIDENTE (Jair Tatto) – Fugiu da ordem, mas não tem problema.

Sr. Arlindo Amaro, por favor. Pode falar.

O SR. ARLINDO AMARO - Obrigado.

Eu só queria acrescentar, porque a gente fala que não há dinheiro para fazer as tais obras. Como eu disse anteriormente, faltam apenas 700 dias para nós votarmos para prefeito novamente. Todas essas propostas colocadas aí, obviamente, não terão tempo para serem resolvidas.

O Prefeito viaja 10, 15 dias e a gente não fica sabendo que viajou em busca de investimentos para a Cidade. O João Doria viajou 11 vezes em 500 dias. O Bruno Covas já viajou uma vez, agora já foram mais 10 dias. No ano que vem, começa a campanha política.

Houve a troca de administração regional para subprefeitura, agora, novamente, para prefeitura regional. Cada prefeitura regional teve um custo de despesa de 30 mil reais, vezes 32 prefeituras, imaginem o quanto saiu dos cofres públicos. Agora eu pergunto, para que essas trocas? Dinheiro tem, mas falta capacidade de fazer planejamento. Esta Administração está a desejar na questão de planejamento urbano.

Como eu disse, o Plano Diretor está aí estacionado, congelado, promessas de segurança viária, como foi dito nas audiências públicas de ontem, no Ipiranga e em outras regionais. Isso não sai do papel.

Ano de 2001, Estatuto da Cidade, Lei 10.257. Veio depois o Plano Diretor e a gente não vê concretização das operações urbanas.

O SR. PRESIDENTE (Jair Tatto) – Conclua para mim, por favor.

O SR. ARLINDO AMARO - Fico perguntando o que fazem os Vereadores da cidade de São Paulo?

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Jair Tatto) – Obrigado. Com a palavra o João Nakara e Fabiana Rodrigues, a última a falar. Em seguida, os Srs. Vereadores.

O SR. JOÃO NAKARA - Boa tarde. Estive fora do País por 20 anos. Voltei agora, há pouco tempo, ouvi uma coisa que não houve avanço nenhum.

Vou falar pela população primeiro. Houve, no Brasil, curso gratuito que ninguém quis fazer. Senhoras de idade falando coisas que elas não sabem nem assinar o nome. Antes de ir estudar, ninguém quer estudar. Mas para falar, você fala muito.

Segundo, sou a favor do Governo e a favor do povo. Agora, faço uma pergunta para vocês: se estamos numa guerra, os dois lados estão atirando, quem é o assassino? Faço essa pergunta. Quem é o assassino se os dois estão armados? (Pausa.) Me respondam. Agora, se os senhores fossem mais conscientes, o povo fosse consciente, em geral, nosso país não estaria assim.

Se eu fizer algumas perguntas a vocês de época que na Serra Pelada, tiraram uma pedra com 377 quilos, alguém sabe aqui? Não. Se você perguntasse...

O SR. PRESIDENTE (Jair Totto) – Conclua para mim, por favor, Sr. João.

O SR. JOÃO NAKARA - Eu estou falando isso porque nós precisamos a educação.

Agora vou falar de transporte. Quando eu cheguei aqui as ruas estavam todas cheias de carros, que nem ônibus nem carros conseguem passar.

Segundo, ferroviária. Antigamente, a gente pegava na Estação da Luz e ia viajar para o interior, hoje não tem mais. Não tem mais. Sai muito mais barato você viajar de trem, a economia do País também fica melhor, do que ônibus. Porque um trem... o próprio Sarney, na época, ia fazer a Norte-Sul, não deixaram que fizesse, mas seria uma economia muito grande de 200 caminhões a *diesel*. Cortaram toda essa economia nossa.

O SR. PRESIDENTE (Jair Totto) – Ok. Muito obrigado, Sr. João Nakara.

A última inscrita é a Fabiana Domingues.

A SRA. FABIANA DOMINGUES LISBOA - Boa tarde, Fabiana Domingues Lisboa.

Com relação ao Mercado Municipal de Santo Amaro, parece que ele pegou fogo ontem, mas já fez um ano. Já teve até festa de aniversário, continua a mesma precariedade. Eles estão em lonas. Já fizeram tudo o que podiam, demitiram funcionários, enfim, o que dava para economizar, eles já economizaram.

Agora eu penso numa Cidade que gasta com Carnaval, Daniela Mercury e artistas globais, não tem dinheiro para reconstruir o Mercado Municipal que é patrimônio de São Paulo, onde foi fundada São Paulo.

Calçadão da Praça Floriano Peixoto, as pessoas de idade passam ali todos os dias, 1,5 milhão de pessoas, tudo quebrado e esburacado. As tampas de ralos de concreto quebradas.

Com relação ao Arco do Jurubatuba, é um projeto que atende mais às construtoras do que na população da zona Sul. Eu, como moradora, há mais de 40 anos, meu pai está lá desde 1960, não vejo benefício nenhum para a população com o Arco do Jurubatuba. Ele precisa ser revisto, porque atende às construtoras, mas não à população. O que Santo Amaro precisa é trazer de volta as empresas para gerar emprego, receita e renda.

Se vocês não sabem, Extrema é uma cidadezinha deste tamanho, lá há fábricas gigantescas, Kopenhagen, a CD da Saraiva mudou para lá, Visconti, etc.. Mas Santo Amaro, São Paulo, no geral, está expulsando as empresas daqui e depois reclamam que não tem renda, não tem receita para fazer o que precisa. Acho que está na hora de rever. São Paulo não precisa de obras para carro, precisa atender à população.

Na Gazeta de Santo Amaro, nesse fim de semana, saiu uma matéria de que a zona Sul foi a que mais votou pela renovação. A *hashtag* das nossas redes sociais é #nãoreelejaningüem.

Tem dois anos para mudar o rumo que esta Gestão está tomando.

É isso o que eu espero. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Jair Tatto) – Muito obrigado.

Inscritos os Vereadores Eduardo Suplicy, Senival Moura, depois Antonio Donato. Em seguida, vamos às respostas.

O SR. EDUARDO MATARAZZO SUPLICY – Presidente Jair Tatto, prezados secretários, companheiros e companheiras que fizeram perguntas, que sejam minhas as

perguntas formuladas por todos aqui.

Apenas gostaria primeiro de perguntar quais são as medidas que têm sido tomadas para, efetivamente, diminuir as mortes no trânsito de São Paulo. Se dentro do orçamento há alguma preocupação com as medidas para diminuir as mortes que vêm ocorrendo.

Houve uma notícia, hoje, na imprensa, que acho preocupa a todos. Queria saber se pode algum dos secretários presentes informar a respeito. Houve a destruição da Favela do Sapo, num dos bairros periféricos de São Paulo. Está a fotografia, hoje, na *Folha de S.Paulo*, pedaços dos barracos e utensílios domésticos foram todos jogados ao longo do córrego e não foi feito, pelo menos até ontem, algo suficiente para destinar às famílias que de lá foram desabrigadas, também cuidados com o córrego e a limpeza.

Agradeço se puderem dar a informação sobre as providências que estão sendo tomadas.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Jair Tatto) – Obrigado, Senador.

Vereador Senival Moura.

O SR. SENIVAL MOURA – Vou fazer três ou quatro perguntas. Quero falar diretamente ao sistema de transportes da Cidade.

Primeiro com a liberação, pelo Tribunal de Contas do Município, para a licitação do sistema de transportes da Cidade. Essa licitação é fundamental e se faz urgente para a melhoria do serviço. Qual o impacto orçamentário, em 2019, considerando a realização do processo licitatório?

A outra pergunta é para o Secretário João Octaviano, também. Considerando a proposta orçamentária do Fundo Municipal de Desenvolvimento do Trânsito, na dotação construção de corredores de ônibus, há uma queda significativa de, aproximadamente, 92% comparando-se a 2018, ou seja, de 348 para 27 milhões, em 2019. Quais os motivos para essa redução drástica?

Sobre a dotação compensações tarifárias, a Peça Orçamentária sugere 2,9 bilhões, considerando o cenário atual esse valor é insuficiente para a manutenção do sistema. Quais os critérios e perspectiva para projetar esse valor?

Qual a estimativa para reajuste de tarifa, em 2019?

Por fim, em 2017, o Fundo de Trânsito arrecadou 1,9 bilhão, com estimativa do mesmo valor para 2019. Sabendo-se que há novas metodologias de arrecadação, inclusive, por lei, aprovada aqui na Câmara, a 16.781/2018, que dá condição de parcelamento de multa de trânsito. Percebe-se que a arrecadação prevista no orçamento é a mesma. Queria saber se o Secretário esclarece um pouco para nós qual a estimativa de ser o mesmo valor? Imagino e penso que no novo formato a arrecadação pode crescer um pouco mais, não ficar só no mesmo percentual de 2017. Essas são as questões.

O SR. PRESIDENTE (Jair Tatto) – Muito obrigado, Vereador Senival.

Vereador Antonio Donato.

O SR. ANTONIO DONATO – Bom dia, eu quero cumprimentar a todos e ser bem objetivo.

Para a Secretaria de Desenvolvimento Urbano, sobre as operações urbanas. Para o ano que vem estão previstos cerca de R\$ 493.675,000,00 de arrecadação; 70,400 milhões, na Água Branca; 163 milhões, na Faria Lima; 240 milhões, na Água Espraiada; além de 20 milhões, na Operação Urbana Centro.

Eu queria uma atenção especial para a Água Espraiada, mas eu gostaria que respondesse qual a situação dos leilões - imagino que teremos leilões para chegar nesses valores - se os prospectos já estão organizados, se algum passo foi dado.

Em particular, na Operação Urbana Água Espraiada, que nós aprovamos, recentemente, uma atualização da legislação, liberando o estoque, mas é necessário que se tenha o leilão. A grande motivação da Câmara para essa liberação foi a necessidade da construção das moradias previstas lá, são oito mil moradias para atender aquela região.

Entregaram 700, há em obras mais mil, ou seja, faltam ainda milhares de moradias. São necessários recursos, por isso, foi destravada a operação. Quero saber se o prospecto já está sendo confeccionado e se há previsão para o leilão.

No caso da Operação Água Branca, o projeto de revisão da operação está aqui nesta Casa. Mas se existe também previsão independentemente da aprovação e de como será aprovado nesta Casa. Na Faria Lima, também há previsão de 163 milhões. Queria saber, exatamente, quais os passos que estão sendo dados pela secretaria?

Sei que não é diretamente da alçada da secretaria, mas tanto nas operações urbanas quanto nos fundos, em particular, no Fundurb, que está afeito à secretaria, nós não temos o problema que há na Prefeitura toda, que é a ausência de recursos.

Nós temos na Operação Urbana Água Branca, por exemplo, 600 milhões em caixa e duas obras importantes paradas: o Água Preta e a continuação da Áuro de Moura Andrade. Por que elas estão paradas? A execução mesmo com esse caixa alto, na Operação Água Branca, foi de 38 mil reais, neste ano. Na Água Espriada se previu gastar 260 milhões, neste ano, e está projetado gastar 101 milhões.

Ou seja, onde não há dinheiro nós entendemos as dificuldades, mas onde há é mais difícil de entendê-las. Nas operações urbanas existem recursos e estão parados. Por que estão parados?

O Fundurb, da mesma forma, é um dinheiro que está lá. É um fundo. Mas não se executa completamente. Eu sei que cada secretaria aprova os seus projetos, mas é uma preocupação que eu tenho e se pudesse ser falado sobre isso.

Essas são as questões para a Secretaria de Desenvolvimento Urbano.

Para a Secretaria de Desestatização, infelizmente, eu tinha um compromisso no Butantã, não pude chegar antes, mas me foi informado que se continua falando dos cinco bilhões de receitas com o processo de desestatização, até 2020. Mas isso não se confirma no orçamento.

Eu fiz essa pergunta para a Secretaria de Finanças, vou colocar o que falei na audiência pública e agora vou ter a oportunidade de conferir com a Secretaria de Desestatização.

Na proposta orçamentária de 2019, há uma previsão de execução de gastos em 2018. Com alienação de bens, em particular com a alienação societária, está previsto para este ano 717 milhões, se não me engano.

Perguntei para a Secretaria de Finanças do que se tratava e eles me disseram que era alienação do Anhembi, prevista, inicialmente, quando foi executado o orçamento para ser feita neste ano. Perguntei se o valor da alienação do Anhembi era esse, porque tudo o que foi falado, os cálculos todos, só o terreno vale, no mínimo, 2,5 bilhões, por baixo. Só o terreno, os 450 mil metros quadrados.

Para 2019, não há previsão de alienação societária. Ao mesmo tempo, recentemente, foi divulgado o edital de venda do Anhembi. Lá não tem o valor, ainda que tenha sido contratada a Brasil Plural para fazer a avaliação, imagino que esses 717 milhões que estão no orçamento deste ano têm a ver com o trabalho da Brasil Plural, mas há algumas cláusulas que, a meu ver, são absurdas.

Alienação do Anhembi vai ser feita em 15 anos, com uma entrada de 5%. Se o problema é de arrecadação de recursos, por isso precisa se desfazer de patrimônio, algo que está estimado em 3 bilhões, ou em 717 milhões, não sei, 5% de 3 bilhões resulta em 150 milhões. Com o orçamento de 60 bilhões não resolve nada. Ainda, parcelado em 15 anos! Qual a lógica e a urgência de privatizar se tem esse negócio de pai para filho sendo montado, fora outras cláusulas, lá, porque vamos discutir, inclusive, com o Tribunal de Contas – já representamos – e com a Justiça, mas me parece absurdo.

Então, eu gostaria que vocês me explicassem exatamente qual é a projeção de valor do Anhembi, porque os números não batem. Na proposta de 2018 está o valor de 717 milhões. Em 2019 não há nada. O edital fala em parcelar em 15 anos. Não tem como os

números fecharem. Então, eu quero tratar desses dois assuntos que eu coloquei: Operação Urbana e a venda do Anhembi.

O SR. PRESIDENTE (Jair Tatto) – Obrigado, Vereador Antonio Donato. Então, vamos, aqui, na ordem. Vamos começar as respostas e considerações do Sr. Marcos Camargo Campagnone, da Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento.

O SR. MARCOS CAMARGO CAMPAGNONE – Começando pelo questionamento do Sr. Américo Sampaio e, depois, tanto dos demais representantes da sociedade como também algumas intervenções dos Vereadores, há algumas superposições. Então, eu vou fazer uma resposta que atenderá parcialmente ou simultaneamente a alguns questionamentos.

Vou começar com a questão levantada pelo Sr. Américo, no sentido de que detalhássemos as obras, as intervenções de mobilidade, com os recursos do Fundurb. Então, eu quero colocar o seguinte: estão previstos, do Fundurb, para mobilidade, 62 milhões. Deem-me licença para que eu relacione, porque assim foi pedido. Certo? Sempre os lembro, aqui, de que todas as informações e detalhes de investimentos, de intervenções, estão disponíveis no *site* do Fundurb. Está ok?

Então, a título de esclarecimento, vou relacionar, aqui, as intervenções previstas com recursos do Fundurb na área da mobilidade. Nós temos, para o Corredor Itaquera 1: seis milhões e 709 mil. Corredor Itaquera 2: seis milhões e oito mil. Para o Terminal Itaquera 2: 12 milhões e 593 mil. Corredor Capão: 372 mil. Corredor Carlos Caldeira: um milhão. Corredor Radial Leste 1: 538 mil. Corredor Radial Leste 2: 300 mil. Corredor Radial Leste 3: 300 mil. Corredor Aricanduva: 300 mil. Corredor Itaim – São Mateus: 300 mil. Estrada de Itapecerica: um milhão e 500 mil. Avenida Imirim: dois milhões e 101 mil. Avenida Amador Bueno: dois milhões e cem mil. Avenida M'Boi Mirim: dois milhões e 600 mil. Avenida Santo Amaro: três milhões e 400 mil. Avenida Interlagos: dois milhões e 777 mil. Gerenciamento: quatro milhões e 340 mil. Trabalho social: 600 mil. Nova ligação Pirituba – Lapa: um milhão e meio. Diversas intervenções no viário: um milhão e cem mil. Operação Água Espreada, pontes e viadutos

diversos: um milhão e 400 mil. Córrego Dois Irmãos: dois milhões e 131 mil. Córrego Anhanguera: dois milhões. Vale do Anhangabaú: um milhão. Fábrica do Samba: quatro milhões e 536. Totalizam, portanto: 62 milhões e 510 mil.

Como veem, então, há várias intervenções em corredores, ao contrário de um entendimento que havia na colocação.

Também, com relação à questão da acessibilidade, os recursos que vão para a Secretaria das Subprefeituras, do Fundurb, no valor de 53 milhões, são exclusivos para a requalificação de calçadas e calçadões, com rotas de acessibilidade. Então, com relação à questão da acessibilidade, isso está previsto e foi aprovado tanto na Comissão Executiva da Operação Urbana Centro como na Comissão Permanente de Acessibilidade e na Comissão Permanente de Calçadas. Houve uma participação muito intensa da Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência na formulação dessas intervenções.

Com relação à questão da arrecadação, da previsão da outorga, com a previsão de redução de 30%, esta previsão foi feita com base na legislação em vigor e as alterações propostas preveem uma melhoria na arrecadação da outorga, porque esse desconto será por um prazo determinado e o objetivo é justamente aumentar o número de projetos. Por decorrência, haverá o aumento da arrecadação.

Então, são as duas questões que me foram apresentadas pelo Sr. Américo Sampaio, da Rede Nossa São Paulo. Já com relação aos demais questionamentos, é que neles há algumas superposições. Então, eu vou apresentar aqui as informações que vão atendendo simultaneamente vários representantes da sociedade.

Com relação às ciclopasseiras da Cidade Universitária e da Ponte Bernardo Goldfarb, há recursos da Operação Urbana Faria Lima aprovados pelo Conselho e os projetos estão em fase final, tanto o da ligação da Cidade Universitária, a ciclovia, quanto a Ponte Bernardo Goldfarb, que está sendo desenvolvida pela São Paulo Obras.

Com relação ao questionamento que houve, também, da previsão de 903 mil de

dotação de difusão, fomento e pesquisa, esse valor seria destinado ao repasse para o termo de cooperação da UNESCO. Não foi executado nada porque não efetuamos esse repasse em 2018, por conta da realidade orçamentária. Por outro lado, há saldo suficiente na cooperação com a UNESCO para a contratação dos consultores da UNESCO para essa ação de difusão, fomento e pesquisa.

Para a dotação de reforma e requalificação das áreas públicas, são basicamente aquelas acupunturas urbanas, que eu relacionei na apresentação e fazem parte dos projetos previstos. No Centro Lindo estavam previstos 42 milhões. Ocorre que esses recursos advêm das parcerias com a iniciativa privada – o que ainda não aconteceu.

A Operação Urbana Faria Lima entregou 1.243 unidades habitacionais no Real Parque e está em licitação o projeto da obra da Favela Coliseu. A Operação Urbana Centro está concluindo a Praça das Artes, que é um equipamento de Cultura, sim, de fundamental importância para a Cidade e para o Centro. Além disso, também está investindo oito milhões em locação social no projeto da Rua 7 de Abril e mais de um milhão no censo de cortiços. Já faz décadas que não é realizado esse censo. Também do Centro Lindo, temos os calçadões que estão em andamento, com o recurso do Fundurb.

Em relação ao porquê de o PIU Jurubatuba estar em tramitação, já, nesta Casa de Leis, está sendo cumprido o que está disposto no Plano Diretor Estratégico. Previa a entrega na Câmara em 2017, mas também previa a prorrogação de prazo. Houve, então, essa prorrogação de prazo e o projeto já está tramitando aqui, na Câmara. A ordem de elaboração dos PIUs foi definida pelo Plano Diretor Estratégico.

Na Operação Urbana Água Branca, para atender as favelas do Sapo e Aldeinha, que foram removidas na gestão Kassab, foi realizado um concurso público para a produção de mais mil e 200 unidades, que ainda não foram executadas porque o recurso está bloqueado, por conta de ação aberta no Ministério Público.

Quanto à ciclovia da Faria Lima, que estava prevista na Licença Ambiental Prévia, a

Operação só pode investir em obras previstas no Plano de Investimentos, que é aprovado na Comissão de Valores Mobiliários.

A Operação Urbana Faria Lima repassou recursos para o Metrô fazer obras da estação do Largo da Batata. Também, a Operação Urbana Água Espreada destinou 500 milhões para o Metrô por meio de convênio. Já foram repassados 390 milhões para execução da Linha 17. Então, a Prefeitura de São Paulo, a cidade de São Paulo, está contribuindo, sim, com a expansão do transporte sobre trilhos, sobretudo no Metrô – evidentemente, dentro do que é permitido e possibilitado, em função da disponibilidade dos recursos.

Na Operação Urbana Faria Lima, o prospecto e o estudo econômico estão prontos. Está para ser encaminhado à Comissão de Valores Mobiliários e a previsão do leilão é para o primeiro semestre do próximo ano, de 2019.

Há a questão de baixa execução do Fundurb pelas pastas. Na questão das Subprefeituras, houve a troca de gestão e mudança de prioridades, mas, com o decreto das calçadas, iniciaram, então, as execuções neste ano. Também estão sendo definidas algumas rotas, mas eu mostrei, no mapa da apresentação, de maneira geral, que elas estão previstas em todas as áreas da Cidade. Já teve início a execução das calçadas. Eu mostrei uma tela, ali, da Vila Mariana, da Pedro de Toledo.

A Secretaria de Habitação tem boa execução das obras de empreendimentos. A baixa execução ocorre com a questão da vinculação dos recursos, dos 30%. A diretriz da Secretaria diz somente realizar a desapropriação quando houver a garantia do aporte dos programas habitacionais para a construção dos imóveis. Então, esse recurso, que, pela legislação, pelo PDE, é para a compra de terras, de áreas para construção, é atrelado à existência dos recursos para a construção dos imóveis e esses recursos são repassados, também, ou do Ministério das Cidades, ou da própria dotação orçamentária.

Há as obras atreladas ao PAC e não tem havido os repasses do PAC. Também foram revisados contratos dos corredores.

Na Operação Urbana Água Branca há por volta de 600 milhões da outorga da lei anterior que estão bloqueados, também, pelo Ministério Público, por conta da ação civil pública, mas já foram aplicados 222 milhões nos córregos Água Preta e Sumaré. A arrecadação da Operação Urbana Água Branca depende, então, da alteração da lei para a venda de novos Cepacs, para viabilizar uma maior adesão do mercado a esses Cepacs.

De maneira geral, o que eu tinha a informar era isso, em função dos vários questionamentos, mas, se algo não ficou bem explicado, posso, também, pedir...

- Manifestação fora do microfone.

O SR. MARCOS CAMARGO CAMPAGNONE – Sobre a Água Espriada, os 600 milhões, que... Ah, não! Desculpe. Sim, está pronto, praticamente pronto e em fase final de elaboração. A previsão do leilão é para março de 2019.

O SR. PRESIDENTE (Jair Tatto) – Faça uma gentileza para mim, Sr. Campagnone.

O SR. MARCOS CAMARGO CAMPAGNONE – Pois não.

O SR. PRESIDENTE (Jair Tatto) – Essas informações todas, de execuções e de andamento, o senhor deixe à disposição da nossa Comissão, aqui. Pode ser?

O SR. MARCOS CAMARGO CAMPAGNONE – Pode, sim.

O SR. PRESIDENTE (Jair Tatto) – Ok. Eu agradeço.

O SR. EDUARDO MATARAZZO SUPLICY – Sr. Presidente, se o Secretário Marcos Campagnone puder dizer uma palavra como Secretário do Urbanismo sobre o ocorrido ali, na Favela do Sapo... Acho que o senhor deve ter tomado conhecimento de que os barracos foram desmontados. Todos os utensílios domésticos e pertences foram jogados ao longo do córrego, ali, vizinho. Então, acho que é uma coisa importante, para sabermos que providências estão sendo tomadas.

O SR. MARCOS CAMARGO CAMPAGNONE – Senador, esse assunto é de competência da Sehab. Nós não temos condições de fazer a declaração a respeito.

O SR. EDUARDO MATARAZZO SUPLICY – Se até o final da Audiência alguém da Prefeitura puder dar uma informação, agradeço.

O SR. PRESIDENTE (Jair Tatto) – Perfeito. Vamos, agora, então, à Secretaria de Desestatização, que é representada pelo Sr. Wagner Lenhart e, em seguida, ao Transporte.

O SR. WAGNER LENHART – Eu acho que tanto o questionamento do Sr. Américo quanto o questionamento do Vereador Antonio Donato estão na mesma linha e parece-me que é possível responder de uma vez só às questões relacionadas, então, à meta de cinco bilhões para esta gestão, aos projetos de desestatização e, também, à SPTuris.

A respeito da meta de cinco bilhões, temos muito claro que esses projetos – projetos de desestatização, concessões, privatizações, Parcerias Público-Privadas – não são projetos que se colocam prontos do dia para a noite. Na verdade, se formos pegar o tempo médio de tramitação desses projetos, tanto em nível federal ou dos demais Estados da Federação, vamos ver que esses projetos têm um tempo médio de 800 dias de tramitação. Dentro disso, estamos dentro dessa normalidade.

É bom registrar a respeito, também, que a Secretaria de Desestatização e Parcerias foi criada em janeiro de 2017. Então, há, também, aí, um tempo de estruturação da Secretaria, de montagem de equipe, que deve ser considerado. É evidente que temos toda uma vontade de apresentar os projetos com a maior celeridade possível, mas o mais importante e nosso maior compromisso – além da celeridade e do cumprimento da meta, que temos convicção de que vai ser atingida até o final do mandato – é que consigamos construir projetos sólidos, fundamentados e que vão gerar o resultado positivo para a população, como eu coloquei na apresentação inicial.

Então, estamos com um cronograma dentro do previsto. Na verdade, a meta para este ano de 2018 é finalizar com 10 editais publicados. Vamos atingir essa meta de ter, até o final de dezembro, 10 editais publicados na rua, relacionados aos projetos de desestatização.

Além disso, e aí indo diretamente ao questionamento do Américo e do Vereador

Donato. Num primeiro momento, a respeito do questionamento do Américo em relação à projeção de receita para 2019. Não podemos dar esse número agora por uma questão, a alienação da SPTuris.

Como falei também na apresentação, a alienação da SPTuris caminha conforme o rito estabelecido pela CVM para todas as empresas de capital aberto. Isso implica, inclusive, numa necessidade de confidencialidade a respeito de certas informações e de transmissão dessas informações em momento adequado, transparente e aberto para todos.

Neste momento não podemos ainda divulgar os valores, ou pelo menos o valor mínimo que vai ser estabelecido para alienação dessas ações em virtude dessas regras. Isso vai acontecer nas próximas semanas. Será amplamente divulgado o valor mínimo para a compra dessas ações da SPTuris, mas neste momento não podemos revelar quanto será.

E isso implica necessariamente também em não ser possível apresentar uma projeção do que será feito de receita no ano de 2019, porque há previsão da SPTuris ser alienada no início do ano de 2019. E evidentemente é um ativo expressivo e qualquer número dado aqui poderia ser um indicativo em relação ao número que será informado como preço mínimo.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. WAGNER LENHART - Esse número de 700 milhões, eu ia chegar nesse ponto, inclusive, foi objeto de uma nota oficial da Secretaria da Fazenda em conjunto com a Secretaria de Desestatização esta semana. Na verdade, esse é um número bastante conservador. Quando a Secretaria da Fazenda faz essa projeção de receitas extraordinárias, a boa prática demanda que sejam números conservadores e não estão relacionados especificamente a SPTuris. Isso envolve a alienação de outros ativos que eventualmente pode acontecer no ano de 2019.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. WAGNER LENHART - Essa nota já foi tornada pública e se não me engano,

não recordo o exato teor da nota, mas implica também algumas alienações de imóveis.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. WAGNER LENHART - Independente de qualquer coisa essa é uma projeção conservadora não baseada nos estudos que foram feitos pela empresa contratada para fazer a estruturação do negócio, o Brasil Plural, e não repercutem o valor mínimo de alienação do bem.

Como falei, em breve isso será divulgado e vocês poderão constatar que não foi baseado nesse valor que será feita a apresentação do quanto se vai aceitar como valor mínimo para a SPTuris. É uma estimativa conservadora, isso já foi informado pela Fazenda.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. WAGNER LENHART - Parece que esse seria um dos pontos, a divulgação de projeções para 2019 dependem da divulgação da SPTuris. E não podemos divulgar ainda qual será o valor mínimo e, portanto, não podemos também divulgar essa projeção do valor a ser arrecadado em 2019.

O SR. ANTONIO DONATO – Para entender, porque acho uma questão bastante importante, o leilão da SPTuris está marcado para 31 de janeiro. Você está argumentando que há prazos da CVM para divulgar. Qual é o prazo da CVM então para poder divulgar o valor mínimo do leilão?

O SR. WAGNER LENHART – Vamos divulgar junto com o edital definitivo do processo de alienação, agora no final do mês de novembro.

O SR. ANTONIO DONATO – Obrigado.

O SR. WAGNER LENHART – Só para esclarecimento vou ler a nota que foi divulgada pela Secretaria Municipal de Fazenda em parceria com a Secretaria Municipal de Desestatização: “Secretaria Municipal de Fazenda realiza projeções de todas as rubricas de receitas para fins de elaboração da proposta orçamentária. No caso das receitas extraordinárias entre as quais a receita de alienação de bens a Secretaria de Fazenda

considera boa prática trabalhar com projeções conservadoras de ingresso de receitas, de maneira a privilegiar uma gestão responsável dos recursos municipais. O valor contido na proposta orçamentária para a receita com alienação de bens no exercício de 2019 inclui não apenas a parcela da receita decorrente da venda da participação acionária do Município na São Paulo Turismo, que se estima conservadoramente que entrará nos cofres no próximo exercício. Mas também a receita decorrente da alienação de imóveis oriundos de herança vacante, da alienação de outros imóveis de titularidade do Município que não se prestam à execução de políticas públicas. Informações mais detalhadas a respeito da avaliação realizada pelo consórcio que assessora a Municipalidade no processo de alienação das ações da SPTuris não podem ser prestadas no atual momento da operação por esta Secretaria da Fazenda em razão das regras impostas pela CVM para divulgar as informações relevantes ao mercado”.

Então como falei estamos com essa restrição em função do momento em que se encontra o processo de alienação. E a projeção de 700 milhões é conservadora e a Fazenda levou em consideração outros pontos que não só a SPTuris.

É isso. Reitero a convicção de que a meta de cinco bilhões será atingida, de impacto financeiro para o Município dentro dos projetos de desestatização. Eles estão dentro do cronograma previsto. É evidente que alguns, inclusive, gostaríamos que já estivessem finalizados, mas um processo dessa natureza - como referi - também tem uma complexidade grande e envolve outros atores. E isso nem sempre sai dentro do prazo planejado, mas ainda assim o cronograma geral de atingimento dos cinco bilhões como meta até o ano de 2020 está dentro do previsto. E estamos confiantes de que será atingido.

Acredito que com essas considerações estão respondidos os questionamentos, mas se houver algum ponto que ainda for necessário esclarecimento, estou à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Jair Tatto) – Acho que o Ahmed tem duas respostas solicitadas pela Rede Nossa São Paulo.

O SR. AHMED SAMEER EL KHATIB - Sim. Quero parabenizar o Américo pela exposição. Acho muito importante a participação da sociedade nesse debate. Trouxe aqui temas bastante relevantes para os municípios.

Na verdade não foram feitas duas perguntas, mas acho importante que eu esclareça dois pontos. O primeiro em relação à transparência dos números, enfim, você tem acompanhado o nosso esforço em regionalizar, territorializar o orçamento da Cidade. Na verdade colocar em prática o que a Lei Orgânica do Município prevê desde sua constituição. Explicar que os volumes que estão disponibilizados no site da Fazenda, até no site da Câmara, são volumes em PDF, mas temos a base de dados em Excel regionalizada.

E qualquer informação adicional, demanda adicional por informações, a Secretaria da Fazenda está à disposição de vocês para mandar a massa de dados, para que vocês possam...

O SR. PRESIDENTE (Jair Tatto) – Aqui na Comissão, nós temos essa massa de dados.

O SR. AHMED SAMEER EL KHATIB - Acredito que sim. Foi enviado em CD no Excel. Temos encaminhado para ir além dessa massa de dados.

Então vocês têm acompanhado. O esforço não é tão simples porque envolve mudança de sistema, implantação de novas sistemáticas, mas temos caminhado para isso e temos total interesse nisso enquanto Fazenda.

O segundo ponto e aí mais um bate-papo, tenho falado isso reiteradas vezes aqui em outras audiências que o ideal seria pegar todas as necessidades das Secretarias e fazer o contrário, estimar as despesas e fixar as receitas, mas não é assim que funciona. Primeiro precisamos estimar o quanto será arrecadado para depois com base em parâmetros estabelecidos pela Secretaria da Fazenda para todas as secretarias, fixar as despesas.

E os recursos são escassos, finitos, mas as demandas tendem a crescer ano após ano. É minha terceira participação aqui como representante da Fazenda, terceiro ano

consecutivo acompanhando esse diálogo. E temos algumas despesas rígidas que não podem cair. Os 25% já conhecidos da manutenção e desenvolvimento do Ensino, mais os 6% de Educação Inclusiva, mais a compensação tarifária e não entrando no mérito se é ou não a política pública ideal, mas é um gasto que sabemos que resiste e que não podemos parar. A Saúde, varrição e etc. Isso já comporta 80, 82% do orçamento público municipal e ficando o resto para o resto que é muito importante.

Então esse é o grande desafio nosso na Secretaria da Fazenda e corroboramos com o que vocês falaram. Achemos que é superválida essa participação, vocês demonstraram um grau de conhecimento muito bacana e contem conosco para dialogar como já temos feito há algum tempo.

Uma última coisa, o Senador Suplicy questionou a Sehab em relação ao que está sendo feito, fruto dos últimos acontecimentos. Entrei em contato com a Secretaria, pedi uma resposta, não sei se em tempo para o término desta audiência, mas pedi que entrassem em contato com o teu gabinete tão logo tenham uma resposta do que está sendo feito para acomodar essas famílias.

O SR. EDUARDO MATARAZZO SUP LIC Y – Muito obrigado.

O SR. AMÉRICO SAMPAIO - Sr. Presidente, se me permite um comentário, só tornar público, de fato fizemos algumas reuniões com a equipe da Secretaria da Fazenda, então acho importante reconhecer aqui publicamente que a equipe da Secretaria da Fazenda vem de fato fazendo um esforço para alterar o sistema municipal de orçamento para tornar possível a regionalização do orçamento, de acordo com o disposto no Art. 37, da Lei orgânica do Município.

Então é importante esse reconhecimento público para tornar claro que a Secretaria da Fazenda vem promovendo alterações na estrutura orçamentária para garantir a regionalização. E o que se espera é que aqui na Câmara de Vereadores a aprovação final da peça orçamentária consiga de fato garantir essa regionalização.

Então só concordando aqui com o Ahmed e só um último comentário, se me permite, Presidente, com relação à colocação do Wagner. Acho que a Secretaria de Desestatização tem a discricionariedade para tomar esse tipo de decisão, mas me preocupa apenas, Wagner, do ponto de vista do planejamento essa decisão de vocês de que só pode tornar pública a previsão de arrecadação com relação às desestatizações ao longo do ano que vem. Isso pode e deve gerar um problema de planejamento porque é um dinheiro que pode de repente aparecer, pode não aparecer e isso atrapalha a execução das políticas públicas.

Então só colocar essa preocupação do ponto de vista da sociedade civil de você fazer uma publicização da arrecadação da privatização ao longo do ano fiscal e não no momento em que estão sendo planejadas as políticas públicas e o orçamento. Então de fato uma decisão que fere o princípio da transparência e atrapalha bastante o planejamento das políticas públicas municipais. Uma pena que esse tenha sido o caminho.

O SR. PRESIDENTE (Jair Tatto) – Com a palavra o Secretário João Octaviano.

O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO – Boa tarde a todos, Srs. Vereadores, todos que compõem a Mesa, meus colegas secretários, sobre as questões que foram levantadas, algumas explicações são bem objetivas e bem colocadas.

Parte do orçamento a que se referem, vou pegar o geral, depois vou tratar especificamente das questões dos Vereadores Senival e Suplicy. No que diz respeito ao programa de segurança viária esse orçamento está dentro do orçamento da CET.

Então obviamente na peça orçamentária estamos falando das dotações da Administração Direta, portanto, talvez não fique claro. Depois vou até pedir para que na página da CET possamos esclarecer um pouco mais essa questão por conta do formato.

Mas há sim dotação orçamentária porque isso faz parte do programa de sinalização horizontal e vertical da Cidade. Portanto, toda essa parte a que se refere na segurança viária no que diz respeito às áreas calmas, toda essa estruturação que perguntaram está dentro do orçamento de sinalização horizontal e vertical da CET.

Cheguei mais tarde hoje aqui, Vereadores, porque estávamos na região do Campo Limpo lançando um programa dentro dessa estrutura toda. Um programa novo que se chama Território Educador. São áreas de proteção à caminhada no trecho final das famílias para chegar à escola.

Então essas trilhas educadoras que se conectam com o entorno da escola, nós tivemos o lançamento hoje, e ele faz parte do Via Segura. Está dentro do Rota Educacional Segura.

E o que é isso? Identificamos que na chegada às escolas há um trecho que as famílias fazem a pé. Muitas famílias fazem o que poderíamos denominar de última milha a pé, a mãe ou o pai e as crianças, enfim, e definimos uma área de proteção que se chama Rota Educadora. Essa área de proteção tem um gradil, a sinalização em que foi possível fazer o aumento das calçadas. Várias áreas onde se tem estacionamento de veículos, esses veículos serão retirados, são colocados equipamentos lúdicos ali, alguns equipamentos de atividade psicomotora para estimulação da criança, porque isso faz parte de uma política pública da primeira infância.

Então isso está dentro da política do Via Segura. Convido a quem tiver interesse ir ver o projeto lá no Campo Limpo, as calçadas foram pintadas, há atividades nos muros, de maneira que se possa produzir uma área onde as famílias se desloquem com mais segurança e o entorno da escola abranja isso, de maneira que as crianças possam ter uma estimulação muito sensorial ali.

Isso faz parte do programa e está dentro do orçamento da CET e da SPTrans, porque os ônibus que vão passar naquela região também estão recebendo uma sinalização. Esses ônibus passam num território educador, portanto, o motorista e cobrador daqueles ônibus também vão receber um treinamento especial, já começaram, para acolher a mãe e a criança dentro do ônibus para chegar até o ponto mais próximo da escola.

Então essas ações estão colocadas e de forma bem objetiva. Ouvi aqui algumas

críticas e não concordo com elas, mas a democracia é bonita por isso, a pessoa pode falar o que quiser, mas tem de ouvir também. Nós não temos um governo de facínoras, a população de São Paulo elegeu democraticamente e majoritariamente, então não admito o termo facínoras. Não somos. Não fazemos parte de um Governo desse tipo e nem pactuamos com esse tipo de coisa.

Temos aqui sim políticas públicas que são aplicadas à cidade de São Paulo e conduzidas por pessoas que estão comprometidas com isso. Então essas estruturas públicas, hoje, estamos trazendo à discussão. É aberta à população. São 32 audiências públicas previstas para discutir o plano de segurança viária em cada Prefeitura Regional.

Isso não é falatório não. As pessoas estão indo lá para discutir e é um fórum para as pessoas poderem colocar. Era muito mais simples para nós chegarmos e por portaria ou por decreto colocar isso daqui. É competência da Secretaria. O que estamos fazendo é abrir uma discussão ampla para que as pessoas possam chegar lá e dizer: nós temos uma visão a respeito desse plano.

E aí vem aquela outra questão colocada, bom, mas isso vai se materializar de que forma? Dentro do orçamento de sinalização da CET e da operação SPTrans, nós temos então essas estruturas previstas.

Quando a gente fala num acalmamento de tráfego, nós estamos fazendo o quê? Estamos falando de sinalização e de uma orientação com sinalização horizontal para a diminuição do espaço, da caixa da via, para que haja uma melhor condição para a travessia do pedestre. Acabamos de enfrentar uma pressão muito grande na Celso Garcia, com críticas muito duras quanto à perda de velocidade dos veículos naquele local porque nós não orientamos à condição de travessia dos pedestres. Foram multiplicados por dois os equipamentos de proteção ao pedestre, tanto quanto à questão dos semáforos com botoeira quantas às faixas de pedestres. Todos eles com aumento de, pelo menos, 20% no tempo de travessia. Houve uma grita, um grupo fez duas paralisações na Celso Garcia. O primeiro grupo

tinha 20 pessoas; o segundo, 15 pessoas; mas é legítimo e as pessoas foram reclamar. E reclamaram do quê? Que estava levando mais tempo para chegar de carro em casa, e eu fiz questão de esclarecer: vai levar mais tempo sim, a prioridade é o pedestre. Fizemos isso no projeto Celso Garcia Segura.

Hoje também, depois de passar pela Estrada do Campo Limpo, nós fomos até à Carlos Caldeira, onde recentemente toda cidade ficou chocada com um acidente muito grave. Mãe e filho atravessando na faixa de pedestre foram atingidos por um auto, que estava com condutor irregular e o auto também irregular. A Carlos Caldeira era uma das vias de alto risco, havia ali uma situação bastante complicada porque por cima da Carlos Caldeira passa uma linha do metrô e essa linha provoca uma situação de engenharia, é um trecho esconso, um pilar no meio da via que produziu no último ano três mortes de motociclistas que não conseguiram desviar do pilar. Foi feito um trabalho de engenharia pela SPTrans e feita uma proteção com três pilares. E nós estamos trabalhando com o projeto Carlos Caldeira Segura. É interessante contar para o senhor, Vereador, colocamos lá painéis com mensagens variáveis, em cinco carretas. As cinco carretas tiveram as baterias roubadas, na última noite.

E essas áreas calmas que estão surgindo vão ser feitas com sinalização horizontal. Haverá gente que vai dizer: ah, mas tem que fazer obra física, se não houver aumento físico da calçada, se não houver a colocação física de uma rotatória... Como vocês percebem, estamos lidando com uma situação de restrição orçamentária muito grande, que não é pequena.

Ao longo dos últimos anos, nós vivemos uma crise econômica no País bastante grande, com reflexo em todas as áreas. Portanto, a arrecadação do Município é insuficiente para que a gente possa cumprir tudo isso. Se a gente for esperar o ótimo nunca vamos fazer o bom. Então estamos acelerando essas questões, usando a sinalização horizontal, a sinalização vertical como elemento de proteção.

Vocês viram recentemente em parceria com uma entidade do setor privado, estamos fazendo, na verdade, um teste na Rua dos Pinheiros ampliando a calçada com

sinalização horizontal. É algo que está nos estimulando bastante porque o resultado tem sido muito promissor. Com isso estamos fazendo intervenções. Recentemente fizemos uma grande intervenção em Santana, numa rua próxima da Rua Doutor César, uma intervenção bastante importante, numa área para acalmamento de tráfego. Temos agora uma próxima intervenção bastante importante também em São Miguel Paulista. Portanto, todas essas políticas, a materialização da política de segurança viária se dará através desta ação de sinalização.

Há uma discussão sobre o tempo de travessia do pedestre. Eu vou dar como exemplo outro projeto bem-sucedido. Dentro dessa mesma linha, foi usada a dotação da CET no que diz respeito à sinalização horizontal e vertical na Avenida do M'Boi Mirim. A Avenida do M'Boi Mirim apresentou de 2016 para 2017 um número de mortes absurdo: 22 mortes. Nós tivemos recentemente duas mortes em uma situação improvável. De madrugada, duas motos bateram de frente, uma delas fazendo uma ultrapassagem proibida de um ônibus parado no ponto. Lá, o que aconteceu? Nós aumentamos o tamanho da faixa de pedestre, foi de quatro para seis metros, e o tempo de travessia de pedestre aumentou em 20% no trecho em que foi feita a intervenção.

Então essa política é de segurança viária, e você pode falar: cadê a dotação específica? Não! Ela está dentro de uma série de ações que estão sendo feitas dentro da CET.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO - Essa rubrica tem uma previsão orçamentária de quase 200 milhões, para a próxima licitação. Toda sinalização, Carolina, porque não há como fazer essas Intervenções sem a sinalização, elas são fruto dessa ação.

Outra questão colocada a respeito da situação de educação para o trânsito, também está dentro da estrutura da CET. Alguém falou de uma dotação que não foi observada, uma dotação prevista para licitação de 20 milhões de reais através do Fundo Municipal de Desenvolvimento do Trânsito, que é fruto da questão das multas. Ela não foi adiante porque está paralisada no Tribunal de Contas. Então não é que não gastou, havia uma licitação, foi

paralisada pelo Tribunal e enquanto não houver a liberação do Tribunal não podemos fazer nenhum movimento.

Para encerrar a questão da CET e poder falar da SPTrans, quanto à questão do Transporte, queria dizer também o seguinte: a CET, dentro deste ano, lançou um projeto que é a Universidade Corporativa do Trânsito, com uma série de ações de capacitação interna e também voltadas à população. Então há uma grande ação de educação sendo feita através da CET, através da estrutura de capacitação que a CET tem com suas equipes.

De outra parte, acho que vocês todos acompanharam, o Tribunal de Contas fez um conjunto de questionamentos durante quatro meses sobre o edital dos ônibus. Há questão de uma semana tivemos aprovação em plenário de uma liberação condicionada uma série de recomendações. Ontem, o Presidente João Antônio protocolou uma sistematização do voto do Conselheiro Édson Simões. A SPTrans está trabalhando, a comissão de licitação está trabalhando pra trazer respostas. Temos uma perspectiva de que, até o final deste mês, vamos publicar o edital. É importante dizer que esse edital reorganiza de forma muito significativa a questão do transporte público na cidade de São Paulo com a criação de um terceiro ente.

Hoje nós temos um sistema local e um sistema estrutural. O edital vai trazer um terceiro ente ao processo, que é a articulação regional. Por quê? O que está acontecendo? Não é novidade para os senhores, a Cidade cresceu de uma forma não planejada, principalmente nas zonas periféricas com ocupação de áreas sem o devido planejamento. Foi ajustado para que as pessoas pudessem, com dignidade, morar nessas regiões, com todos os problemas que há com essas ocupações. O que acontece? A maioria desses bairros que surgiu dessas centralidades não tem uma rua projetada, têm uma rua possível. E o que acaba nos trazendo problema? O ônibus que passa nessas ruas, muitas vezes, é maior do que a capacidade da via porque não foi projetado para isso. Foi feito então um ajuste.

Então eu tenho procurado, Vereador, pegar o relatório mensal da SPTrans, com o *ranking* das linhas, e vou nas piores linhas da Cidade. Vou lá e não faço proselitismo, não aviso

à Imprensa. Pego a diretoria da SPTrans, o dono da empresa e nós vamos lá, na linha. Já fiz várias delas, várias linhas da Cidade. A última que fiz foi na zona Norte, uma linha que sai do Jardim Filhos da Terra e vai até o Largo da Concórdia. Naquela região do Filhos da Terra, há uma rampa bastante grande, é região em que há intensa ocupação. Acontece que os ônibus acabam não tendo capacidade de circular. Então você precisa reformular toda essa estrutura. E aí que vem o mérito desse projeto diligentemente feito pelos nossos técnicos da SPTrans. Você terá uma estrutura de ônibus menor circulando na região em que você tem mais restrição. Eles vão trazer e então haverá o seccionamento. Você se referiu a esse seccionamento como baldeação, que é necessária porque o ônibus tem menor capacidade. Ele vai buscar as pessoas numa situação mais longe, a pessoa mora mais longe em uma situação mais adversa, e vai trazer para um sistema com articulação regional ou, em alguns casos, articulando para uma linha mais estrutural. Mas por que a articulação regional é importante? Porque essa pessoa precisava vir até um ponto estrutural pra voltar para o bairro vizinho. Agora com essa situação regional, você tem o seccionamento e ela vai participar de um processo, vai entrar num processo em que não precisa se deslocar até um ponto do estrutural pra voltar pra um bairro vizinho. Foi feita uma crítica: ah, vai diminuir o ônibus, como é que aumenta lugar? É que a oferta de lugares por ônibus vai aumentar.

Há sim estudo, há um detalhamento dessa questão, desse modelo retomando junto ao metrô e à CPTM. É um conceito: o sistema tronco alimentado, fazendo com que o sistema estrutural e os sistemas de articulação regional, que eles possam chegar aos modais de maior capacidade, fazendo com que você possa ter uma viagem de melhor qualidade. Basta ver o que aconteceu recentemente com as novas estações do metrô que foram abertas. Imediatamente, houve um rearranjo no sistema de ônibus. As pessoas já começaram a ter um comportamento diferente no sistema de ônibus.

Por fim, queria colocar uma questão sempre controversa, que é sempre motivo de grande discussão: a questão da compensação tarifária do subsídio. A compensação tarifária é

necessária como política pública de proteção ao mais vulnerável. Se eu não tiver essa compensação tarifária, a tarifa vai quase a R\$ 7,00. Tenho aqui uma planilha da CET. Para terem uma ideia, do total de subsídio, 80% vão pra gratuidade: para o estudante com 50% do passe livre, que recebeu 93 milhões até agora em subsídios, neste ano. O estudante do passe livre, 860 milhões; o idoso, 320 mil idosos foram transportados, recebeu um subsídio de 1 bilhão de reais; e a pessoa com deficiência cerca de 300 milhões de reais.

Quando você fala de subsídio, esses valores todos não são para você dar pra empresa, você não está dando, você está colocando no sistema pra garantir tarifa mais baixa. Essa é uma discussão da maior relevância. Se eu mexo com subsídio, eu estou mexendo com a tarifa. Pergunta do Vereador Senival, conhecedor do tema. Ele pergunta se já tem uma previsão da tarifa pra o ano que vem. As equipes estão estudando em função do que está delimitado no Orçamento pra gente saber exatamente com o que nós vamos poder trabalhar quanto ao espaço orçamentário para a tarifa.

Então é importante que todo mundo entenda que o subsídio não é um benefício para a empresa, o subsídio é necessidade de uma política pública. Se você aumentar, por exemplo, 300 milhões no subsídio, você está falando, em média, de 10 CEUs, cada CEU custa por volta de 30 milhões. Então cada vez que eu mexo nisso, estou mexendo com outras políticas. É uma opção que a Cidade tem de fazer.

Esta é a Casa dos Representantes da sociedade. Alguém me perguntou o que fazem os Vereadores. Eu posso dizer o seguinte: trabalham e trabalham muito. E eu não estou aqui para dizer só do Vereador da nossa base. Há Vereador da oposição que também nos questiona, e faz parte. Os Vereadores estão trabalhando e é um grande momento para discutir essa política. É aqui que tem de ser discutida. O Executivo mandou pra cá uma peça orçamentária, que é sua visão sobre sua necessidade. A sociedade, através dos seus representantes, é que vai discutir se o subsídio será de 2,9 bilhões ou se será mais do que 3,4 bilhões pra manter a tarifa. A hora em que puser esses outros 500 milhões em algum lugar, eu

vou ter de mexer. Eu vou mexer com a política pública da Saúde, da Educação, com a política pública de Zeladoria, do meu querido amigo Marcos Campagnone.

Falaram aqui sobre as áreas públicas, de algum lugar vai sair. O Orçamento é inelástico, está aqui e depende muito da situação econômica do País. Então esse é um ponto que precisa ficar claro. O Executivo está trazendo uma proposta orçamentária e a sociedade, através dos Vereadores, vai discutir se é isso que se espera ou se nós vamos reformular outras políticas públicas e aumentar a gratuidade para o Transporte.

Foi citada também a questão das ciclovias, do plano cicloviário. Estava vendo o Sacha e o pessoal da Câmara Temática. Ficou um estigma muito ruim, de que a atual Gestão é contra a bicicleta. Não é!

Eu escuto falarem: estão sumindo as ciclovias. Eu fico olhando, quem retirou ciclovia ou ciclofaixa da Cidade? Não tem uma determinação da CET ou da Secretaria para que fosse retirada ciclofaixa. Nós temos sim um problema de manutenção por conta da forma como foram feitas, esse é um problema que agora nós vamos enfrentar. Ah, o Orçamento é insuficiente, 10 milhões são insuficientes pra implantar todo o sistema cicloviário. Mas é que estamos discutindo no Orçamento um espaço, de pelo menos 10 milhões. Nós conseguimos, o Coronel Mesquita, que é o nosso Diretor Administrativo Financeiro da Secretaria, conseguiu junto à Secretaria da Fazenda a liberação de 8.9 milhões para ainda este ano fazer parte da manutenção da rede cicloviária.

É importantes dizer o seguinte: é convicção do Prefeito Bruno Covas, é uma crença de que a bicicleta faz parte da nova matriz de mobilidade da Cidade. Não estamos discutindo se é bom ter ou não é bom ter, é uma determinação do Prefeito. E nós fizemos um estudo para apresentar uma proposta de um plano cicloviário. Sábado agora começa uma sequência, são cinco *workshops* com a câmara temática da bicicleta, em cinco regiões da Cidade. Começa às 14h30minh, no sábado, no Museu Brasileiro da Escultura. É aberto para que as pessoas possam discutir. Nós temos uma visão do que é importante, mas não há qualquer dificuldade

de mudar, de sentar e discutir. Então quando eu escuto alguém falar: isso é falatório! Pelo amor de Deus, é hora de sentar e discutir. Não quero chegar e impor uma rede na Cidade que não faça parte da necessidade de toda a Cidade. Não é só um grupo que precisa ter mais proteção para andar de bicicleta na Cidade, mas isso faz bem para toda a Cidade. Essa nova matriz de mobilidade tem que incorporar tudo isso.

Ontem, nós estávamos discutimos com uma empresa que quer investir algumas centenas de milhões de reais no Brasil, como um todo, mais especificamente em São Paulo, em patinete elétrico. Essa é outra discussão, é uma situação nova, vamos ter de aprender a lidar com ela e ela também terá espaço na matriz da mobilidade.

A questão dos modos ativos, não há dúvida, nós temos de melhorar sem sombra de dúvida a segurança do pedestre. Nós não podemos ter 1/3 das mortes no trânsito sendo a morte de pedestre. Essa é uma é uma situação inaceitável para uma capital como São Paulo. Nós estamos sim com programa bastante robusto de ação de proteção da vida baseado no conceito do Visão Zero. Nós chegamos na administração em janeiro de 17, com índice superior a 7 por 100.000 habitantes o número de mortes, buscando em 2020 compromisso com a Organização Mundial da Saúde de trazer esse índice para 6. E nós já estamos com esse índice abaixo de 6,5. Está diminuindo sim consistentemente o número de mortes na Cidade. É horrível falar disso, não dá para celebrar que diminuiu o número de mortes ainda tendo mortes na Cidade, mas é importante dizer que a política está certa porque está na direção da diminuição do número de mortes. Então há uma ação concreta.

Eu prefiro aquelas pessoas que assistem o filme do Tarzan e não torcem pra o jacaré, prefiro torcer para o Tarzan. Então nós temos que torcer pra acertar na política e morrer menos gente e é isso que nós estamos fazendo. Por isso esse plano cicloviário é muito importante. Ele faz bem para a Cidade, sim, tem de ser implantado e de forma absolutamente permanente. Não é uma coisa pra se dizer: ah, essa gestão fez um pouquinho, aquela gestão fez um pouquinho. A cidade de São Paulo tem de ser dona desse plano, a população precisa

se apropriar. É isso que estamos fazendo através dessas audiências públicas, do plano de segurança viária, nesses *workshops* que começam no sábado agora. Na sequência, nós teremos mais trinta e duas audiências nas prefeituras regionais para, sem medo, discutir o Plano Ciclovitário. É isso que estamos fazendo: é o credo e a determinação do Prefeito Bruno Covas, e com convicção. O Prefeito não tá fazendo nada para ganhar tempo, empurrar com a barriga, não ele quer fazer, mas quer fazer de uma forma consistente.

Então esses são os pontos que eu queria colocar, deixar claro...

O SR. PRESIDENTE (Jair Tatto) – Secretário, o Reno não está sendo solidário. Insistiu, quer fazer duas perguntas rápidas. É o Presidente do Sindicato Sindviários

O SR. RENO ALE – Sr. Presidente, obrigado pela oportunidade.

Sr. Secretário, foi noticiado, inclusive haverá uma audiência referente à privatização da Zona Azul. Estaremos abrindo mão de uma receita importante, até porque nós não temos ainda uma base de discussão dentro da própria empresa. Isso nos pegou de surpresa, não só a nós como também a vários profissionais de carreira da empresa.

Outra questão, foi solicitado um 1,6 bilhão no Orçamento, foi publicado pela Casa 1,0 bilhão. Estão faltando 600 milhões. Haverá demissões na CET?

O SR. JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO - Não, Reno. Não há qualquer previsão de demissão, muito pelo contrário. Se você estiver acompanhando, nós estamos aí com a visão de conseguirmos finalmente publicação de concurso para mais 500 vagas. Esse é um ponto fundamental.

A questão do complemento orçamentário, muito bem colocada por você – e foi uma das preocupações que trouxemos para cá – de novo, é questão da prioridade de política pública. Não há como fazer essa redução de mortes na Cidade, implantação das áreas calmas, implantação de modelo ciclovitário sem uma estrutura forte na CET. Daí a questão que trazemos aqui: o fortalecimento da CET e de seu corpo técnico para fazer com que isso nos traga mais recursos.

Este paradoxo que nos martiriza diariamente: quanto mais eficiente é a CET por meio de suas políticas de segurança e de proteção, mais o cidadão fica atento, pois essa ostensividade da CET faz com que o trânsito fique mais seguro. Tanto é que houve uma redução de mais de 8% no número de acidentes com vítimas. Isso representa queda no fundo de multas. Quando acaba acontecendo essa queda, diminui-se o orçamento da CET.

Hoje estamos sendo vítimas de um ataque absolutamente desleal, covarde de alguém que procurou a mídia para dizer que os marronzinhos estão multando de qualquer jeito, que ficam escondidos, que têm meta de multa. Isso é algo sem-vergonha de alguém desqualificado que foi por dois dias seguidos à Rádio Bandeirantes e acabou ocupando um espaço lá para denegrir os nossos profissionais. Nesta Casa que representa o povo, quero manifestar o meu repúdio ao que foi feito e já manifestamos à direção da Bandeirantes. Ontem entrei ao vivo lá e tivemos um bate-boca, e hoje foi gravado e até acho que fui mal-educado com o repórter, porque não admito esse tipo de coisa. Os nossos profissionais são da maior qualidade, seriíssimos, que dão o seu melhor. Se o índice de morte na Cidade caiu, deve-se, em grande medida, a esses valorosos homens e mulheres da CET, que estão na rua trabalhando, se esforçando, dando o melhor de si, e não é justo que um sujeito desqualificado, de forma anônima, tente denegrir a imagem dessas pessoas e ainda instigar a população contra os nossos agentes.

Daí este meu desagravo nesta Casa que representa o povo de São Paulo: todo o meu respeito ao funcionário da CET, ao agente de trânsito, porque ele, de fato, é o responsável por tudo isso e tem, sim, que ser valorizado e respeitado e não pode receber esse tipo de agressão absurda que foi feita ontem e hoje de uma forma absolutamente covarde contra esse grupo de pessoas do maior valor. Deixo registrado, portanto, o meu repúdio total e o meu louvor a esses agentes, que todos os dias, valorosamente, trabalham na cidade de São Paulo.

O SR. PRESIDENTE (Jair Tatto) – Estende-se a esta Casa e aos Vereadores aqui presentes este ato de desagravo. (Palmas)

Tem a palavra o Américo.

O SR. AMÉRICO SAMPAIO – Secretário, agradeço imensamente as respostas. Agora quiere falar de orçamento das principais áreas da mobilidade urbana. Para tanto, informo alguns dados porque, pela resposta de V.Exa., estou entendendo que estamos resumindo o orçamento do ano que vem da seguinte forma: para terminais de ônibus em geral, 34 milhões; para corredores de ônibus no geral, 59 milhões; para calçadas e alguns itens do Fundurb, 62 milhões; para modernização semafórica, 33 milhões; para ciclovias, 10 milhões e, para recapeamento de vias e requalificação, 220 milhões. É essa a ordem de grandeza? É disso que estamos falando? Porque esses são os dados importantes.

O SR. JOÃO OCTAVIANO NETO – Você repetiu o que está na peça orçamentária.

O SR. AMÉRICO SAMPAIO – Então, os valores para itens como terminais de ônibus, corredores, semáforos e ciclovias não chegam nem perto da metade do que há destinado de recurso para pavimentação de vias. É essa a nossa conclusão, portanto, do orçamento.

O SR. JOÃO OCTAVIANO NETO – Na verdade, juntamente com isso, está vindo para cá um pedido de um complemento para modernização semafórica, mais essa questão do complemento da própria sinalização horizontal e vertical, para que possamos suplementar o orçamento da CET.

Quero dizer também que, quando estiver aqui o meu colega e querido amigo Vitor Aly para falar da Siurb, vai incluir também a questão dos corredores, porque parte desse dinheiro é federal. Ele teve que fazer um esforço enorme agora, porque havia problema legal com os contratos, para descontinuar alguns contratos e negociar em Brasília recursos para os corredores. Ontem estivemos com o Ministro das Cidades, Alexandre Baldy, para falar sobre a questão da mobilidade e foram apresentados e estão em negociação vários projetos para a questão de corredores. Por isso, a Siurb poderá, depois, lhe dar mais dados de todo esse projeto de corredor com recursos federais.

Do ponto de vista da Secretaria, o que nos foi possível encaminhar foi um pedido para que a Câmara possa, na discussão da Lei Orçamentária, fazer os complementos. Como eu disse, trata-se de uma política pública e aqui é que ela vai receber a materialidade da sua execução.

O SR. AMÉRICO SAMPAIO – Então, só para encerrar, eu queria chamar a atenção dos nobres Vereadores e de toda a sociedade fazendo aqui uma conta rápida. Somando-se os recursos para o próximo ano relativos a terminais de ônibus, corredores de ônibus, redes semaforizadas, ciclovias e passeios, eles não chegam ao orçamento único e exclusivo para pavimentação de vias. Somando-se essas cinco áreas não forma o orçamento previsto para o ano que vem relativo à pavimentação de vias. Parece-me que isso demonstra certa priorização do automóvel privado em detrimento das políticas públicas relacionadas ao transporte público. Gostaria muito de chamar a atenção aos novos Vereadores para que pudessemos avançar no debate aqui nesta Casa a fim de reorganizar esse orçamento para garantir que o transporte público tenha prioridade em detrimento do privado.

O SR. PRESIDENTE (Jair Tatto) – Tem a palavra o Vereador Eduardo Suplicy.

O SR. EDUARDO MATARAZZO SUP LIC Y – Sr. Secretário, V.Exa. mencionou que tem havido a queda de mortes no trânsito, de sete para seis e pouco, e pretende-se chegar, até 2020, a seis. Como faz algum tempo que eu não tenho lido esse tipo de informação, V.Exa. poderia nos informar como está o registro de acidentes com mortes em decorrência da modificação das velocidades nas marginais? Se V.Exa. puder passar informações referentes aos anos de 2016, 2017 e 2018 até outubro, acredito que sejam relevantes esses dados.

O SR. JOÃO OCTAVIANO NETO – Nas marginais, o problema todo, Vereador, se concentra na questão das motos. Infelizmente, a despeito de todo trabalho que tem sido feito, ela ainda é um número muito elevado: mais de 82% das mortes nas marginais se devem às motos. É algo trágico, porque não tem a ver com a velocidade das marginais. Os acidentes envolvendo mortes na Marginal ocorreram em períodos em que a velocidade média da

Marginal não superava os 40km/h, porque eles andam em velocidade no corredor e acabam se expondo. Até queria abordar aqui a seguinte questão, que é uma constatação das nossas áreas de planejamento: o motociclista que está morrendo nas marginais não é o motoboy conhecido, é aquele que deixou de andar de ônibus ou de automóvel e passou a andar de moto por causa da crise, já que a moto virou um elemento de transporte barato, e ele não tem habilidade para isso. É entre esses que se está, hoje, infelizmente, apresentando o maior número de mortes.

Nenhuma morte é razoável de se discutir, mas pelo menos essas duas, precisamos exemplificar. Numa delas, a moto estava a menos de 40km/h, quando o motociclista caiu na altura da Avenida Guido Caloi e, por inabilidade, bateu num pilar a uma velocidade bastante baixa, mas, para o corpo humano, essa batida foi suficiente para matar esse rapaz de 20 e poucos anos. Esse acidente foi gravado pelas câmeras e consegue-se ver exatamente o que aconteceu. Outro acidente envolvendo moto, dessa vez a morte de um homem de 50 e poucos anos, foi devido a um mal súbito, fazendo com que a moto colidisse com o *guardrail* na altura da Ponte do Morumbi.

Houve uma redução de mortes na Marginal em relação a atropelamentos, assim como uma redução dos acidentes fatais envolvendo passageiros dentro de veículos, porque as velocidades da Marginal, durante o período de boa parte do dia, não superam os 40 a 50km/h. Mas, infelizmente, mortes estão acontecendo em situações bastante atípicas.

Sobre a questão das marginais, até pedi para o nosso time de planejamento fazer uma análise comparativa da cidade de São Paulo com as grandes capitais do mundo que não têm esse mesmo fenômeno do uso de motocicleta que há aqui, retirando-se essas mortes de motociclistas, ou pelo menos reduzimos 90%, deixando somente 10%, e esse índice cai abaixo de 4%. Isso nos colocaria praticamente num nível de capitais europeias.

Outra situação absurda é a de dois cidadãos que mantêm um canal no Youtube, com mais de 2,5 milhões de *likes*, onde postam vídeos ensinando como andar de moto acima

de 120 km/h no corredor. A Polícia foi atrás deles e já identificou um. Pessoas estão morrendo nas marginais por conta de irresponsabilidades como essa.

Na semana retrasada, pedimos à Polícia que fizesse uma ação na Marginal Pinheiros, porque havia um grupo de 50 a 60 motociclistas que se encontrava à noite regularmente num posto próximo do Jockey Club para fazer barbaridades na Marginal. Numa única *blitz*, foram apreendidas 72 motos. Então, a questão da atitude também é muito grave.

Tirando isso, os números das marginais caem drasticamente. O problema com as marginais, portanto, não é a velocidade, mas sim motocicletas.

O SR. EDUARDO MATARAZZO SUPPLY – Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Jair Tatto) – Muito bem.

Informo que, na audiência do dia 21, acrescenta-se a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico.

A pedido do Vereador Atílio Francisco, sempre atento, solicito mais uma vez que todos esses dados nos sejam passados.

Agradeço a todos a presença.

Nada mais havendo a tratar, dou por encerrada esta audiência pública.

