



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

**COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO
PARTICIPATIVA**

PRESIDENTE: SANDRA SANTANA

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 27-02-2023

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Orador não identificado
- Intervenção simultânea ininteligível/inaudível
- Manifestação fora do microfone

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Bom dia a todos e todas.

Sejam bem-vindos à Câmara Municipal nesta noite de segunda-feira. Declaro abertos os trabalhos da 1ª audiência pública do ano de 2023 que a Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa realiza hoje, dia 27 de fevereiro.

Esta audiência pública foi convocada para discutir as possibilidades, modelos de financiamento e desdobramentos do Passe Livre no sistema de transporte do Município de São Paulo, conforme requerimento CCJ 32/2022, de autoria do Vereador Professor Toninho Vespoli, PSOL, aprovado na reunião ordinária da comissão em 30/11/2022.

Informo que esta audiência pública está sendo transmitida ao vivo, através do *site* e no canal do YouTube da Câmara Municipal de São Paulo e que esta audiência pública vem sendo publicada no *Diário Oficial da Cidade* desde o dia 16 de fevereiro.

As inscrições para participação do público foram abertas no *site* da Câmara Municipal de São Paulo em 24 de fevereiro, devendo os inscritos pelo *site* participarem pela plataforma *online*, conforme *link* enviado por *e-mail*. O público presente que desejar se manifestar deve se inscrever com a Secretaria da Comissão. Cada inscrito terá até três minutos para se manifestar.

Eu queria pedir uma gentileza a todos: há pessoas lá fora que gostariam de entrar. Todos que estão presentes, que tomem seus assentos, a fim de que a assessoria possa contabilizar quantos espaços vagos ainda temos, para liberarmos a entrada de pessoas. Aqueles que não puderem entrar: temos um telão para participação de todos, no térreo.

Esta audiência tem o término previsto às 21h.

Vamos dar início às falas. Temos os convidados desta audiência; nosso Vereador Professor Toninho Vespoli. Os convidados e os Vereadores presentes terão o tempo de até sete minutos, cada, e os inscritos de forma virtual, quanto presencial, terão até três minutos, para podermos dar a chance de todos que desejarem participar.

Gostaria de passar a palavra, neste momento, ao autor do requerimento: o Vereador Professor Toninho Vespoli.

O SR. PROFESSOR TONINHO VESPOLI – Boa noite a todos e todas.

Na pessoa da Presidente Sandra Santana, cumprimento a Mesa e aqueles que estão nos assistindo pelas redes sociais e pelos canais de comunicação.

Aprovamos o requerimento dessa audiência pública da CCJ, porque temos discutido bastante as pautas urbanísticas e, também, a pauta do meio ambiente no nosso mandato. Estamos sendo demandados, porque as mudanças climáticas estão aí. Sabemos que a principal causa dos buracos de ozônio é a questão dos veículos motorizados.

Então, discutir a questão da tarifa zero é hiperimportante, porque sabemos o quanto isso vai impactar: retirar o transporte motorizado da rua para ter o transporte coletivo. Ainda mais na cidade de São Paulo, quando estamos discutindo, por exemplo, de a parte da frota dos nossos ônibus ser de ônibus elétricos.

Outra questão importante é que vimos que o Governo sinalizou que está produzindo um estudo – inclusive, convidamos o Governo a estar na Mesa, mas foi informado que o estudo não está completo e que vão responder, por enquanto, via ofício. Ou seja: vamos enviando as perguntas, que eles respondem.

Mas achamos importante abrir esse debate para a sociedade, tanto para os usuários quanto para os especialistas e para outras iniciativas, porque já tiveram 60 cidades no Brasil que podem falar das suas experiências. Acho que o debate tem que ser, cada vez mais, aberto e transparente para que a sociedade possa discutir.

Eu acompanho essa pauta desde o meu primeiro mandato – estou no terceiro –, e vemos várias organizações, associações e movimentos sociais discutindo a tarifa zero, o que é muito importante. Vejo outros setores vindo agora. Que bom que eles vieram. E o próprio Governo assumir essa bandeira é importante, também, os empresários.

Mas não queremos uma tarifa zero para resolver os problemas dos empresários. Sabemos que o número de usuários vem caindo e que o sistema está com problemas – não só em São Paulo ou no Brasil. Isso, no pós-pandemia, é um problema mundial; mas para termos as coisas legitimadas, com transparência e com controle social, é importante que entenda o custo

desse sistema. Posso falar para vocês que estou desde o primeiro mandato estudando essas questões e não conseguimos entender qual o custo desse sistema.

Então, vamos ter uma tarifa zero no aspecto do quê? De beneficiar os usuários. De ter o custo desse sistema condizente. É claro que tem que ter lucro para os empresários – estamos num sistema capitalista – mas um lucro que seja condizente, porque, no fim, esse é um dinheiro do povo.

Essas questões nos preocupam bastante: como vai ser essa discussão e como vamos implementar essa tarifa zero. Estamos falando de uma cidade de mais de 12 milhões de pessoas; no Brasil, a cidade que implementou a tarifa zero com maior número de habitantes é em torno de 450 ou 460 mil pessoas. Então, como vai ser a implementação de uma tarifa zero na cidade de São Paulo? Vai ser por região? Vai ser de uma vez? Queremos entender a proposta que o Governo está pensando. O que não podemos ter é uma coisa já acabada, que venha de cima para baixo, que tenha pouco tempo para discutir, que a sociedade civil tenha pouco espaço para discussão.

Então, nesse sentido, a audiência pública serve para abrir essa discussão e nada melhor do que a Casa do Povo para dar voz à sociedade, aos usuários, aos especialistas, neste debate.

Acho que temos que pensar que um dos grandes gargalos é a questão do financiamento, como nós vamos financiar isso. Já ouvi falarem: “os estacionamentos que hoje são terceirizados poderiam ser elemento para estar em um fundo para fazer esse financiamento; a própria parte, por exemplo, de outorga onerosa no Plano Diretor poderia fazer parte para financiar; já temos outros fundos ligados ao meio ambiente que poderiam fazer parte desse financiamento”. Esse é um gargalo sobre o qual temos que nos debruçar, porque não é uma coisa simples.

A gente também quer uma tarifa zero consistente que se torne uma política pública de Estado. Não se pode ter uma política pública de Governo que, em um momento eleitoral ou

por qualquer questão, seja colocada de qualquer maneira e que o sistema acabe entrando em gargalo daqui a quatro, cinco ou seis anos.

Então, a gente quer uma política pública de Estado. Por isso que a gente tem que abrir o debate, porque há muita gente que tem muito acúmulo sobre esse assunto. E essa Mesa aqui, eu acho que faz parte desse acúmulo, mas é parte; há muita gente ainda também que tem muito mais acúmulo, que vai poder colaborar nesse debate.

Eu acho um pouco isso que a gente quis trazer. Espero que a gente consiga realmente fazer com que esse debate permeie em todos os lugares dessa cidade, porque interessa a todas e todos. Até porque eu moro em Sapopemba, lá na periferia, e a gente sabe – quem mora na periferia – o quanto essa cidade é excludente, porque há uma demanda reprimida, muitos não conseguem pagar o valor dessa tarifa para poder usufruir da cidade.

Então, a cidade, enquanto não garante a mobilidade para todas e todos, a gente não está garantindo o direito à cidade para todas as classes sociais. Nós estamos determinando que parte tem direito à cidade e parte não tem direito à cidade. E aí a gente quer isso como direito, como um direito universal para todas e todos. Igual à saúde, igual à educação, a gente quer a mobilidade, também, como esse direito.

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Obrigada, Vereador Professor Toninho Vespoli.

Queria lembrar aqui, diante da fala do nosso colega Vereador, que essa Câmara, a Comissão de Orçamento, criou no último dia 15 de fevereiro, uma subcomissão temporária específica para os estudos, análises e recepção de ideias especificamente na questão da tarifa zero. Então, o que nós todos aqui, nós todos, Vereadores, entendemos a importância, com o Governo, de abrir essa discussão para a sociedade e nessa subcomissão acho que vai ser o principal foco do debate, das propostas, enfim.

Nós tivemos nove inscrições de forma virtual até o momento e 13 presenciais. Em poucos minutos, a gente já vai encerrar também as inscrições presenciais.

Quero só registrar, aqui, a presença do Vereador Fernando Holiday, Vereador Rubinho Nunes, Vereador Bombeiro Major Palumbo, Vereadora Elaine Mineiro, Vereador Sansão Pereira, Vereador Eduardo Suplicy e Vereadora Cris Monteiro.

Na sua ordem de fala, o senhor gostaria que...

- Manifestação fora do microfone.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Vereador Professor Toninho Vespoli está me dizendo que ele gostaria que a fala fosse do Deputado Boulos, que vai ter que sair na sequência.

Então, o senhor tem a palavra por até sete minutos, Deputado.

O SR. GUILHERME BOULOS – Obrigado, Vereadora Sandra.

Eu não vou sair na sequência, não. Vou ficar um pouco mais. Eu só vou ter que sair antes do encerramento da audiência, por isso pedi para falar no início.

Quero agradecer a sua condução da audiência e agradecer, em especial, ao meu companheiro Vereador Toninho Vespoli pela iniciativa de fazer, promover esse debate sobre tarifa zero na cidade de São Paulo.

Quero cumprimentar também todas e todos presentes. Acho que é uma audiência de interesse de toda a cidade de São Paulo. Estou vendo várias lideranças aqui: estou vendo a Camila, Presidente do Sindicato dos Metroviários; Pazim, também grande liderança dos metroviários; várias referências comunitárias, aqui.

E quero cumprimentar as Vereadoras e Vereadores presentes, além da Vereadora Sandra, do Vereador Toninho, minha companheira Elaine Mineiro, nosso Vereador e sempre Senador Eduardo Suplicy, grande referência. Cumprimentar o Vereador Hélio, que eu estou vendo ali, no fundo, também. Cumprimentar o Vereador Fernando Holiday, aqui atrás; o Vereador Sansão Pereira; Vereador Nunes; Vereadora Cris Monteiro e os nossos colegas de Mesa que foram também chamados para essa audiência.

Queria, primeiro, também me somar ao que disse o Toninho, que é muito bom que a gente tenha um debate na cidade de São Paulo e que o Poder Executivo tenha se somado a

esse debate sobre tarifa zero. Até porque a tarifa zero é uma bandeira histórica do campo popular, do campo democrático, não só na cidade de São Paulo como no Brasil.

Nós temos, aqui, na nossa Mesa, Lúcio Gregori, que foi Secretário de Transporte da Prefeita Luiza Erundina, que fez o primeiro projeto de tarifa zero na cidade de São Paulo. Nós temos presente, também, o nosso Secretário de Transporte de Maricá, no Rio de Janeiro, que foi uma das primeiras cidades do país, em uma gestão popular, progressista, a implementar a tarifa zero.

Então, essa é uma bandeira que nós defendemos historicamente e que eu tenho muito orgulho de ter defendido quando fui candidato a prefeito nas últimas eleições, também como parte do programa de Governo. É até uma surpresa positiva que a Prefeitura de São Paulo, hoje, traga esse debate, porque na época, os nossos adversários tachavam a nossa bandeira de ilusória, de utópica, de impossível, no processo eleitoral.

Então, é importante que isso seja tratado da forma correta, que é o transporte público como um direito. Transporte público, é lógico que ele tem um custo, é lógico que ele tem o setor empresarial envolvido, mas ele tem que ser entendido como um direito social para todas e para todos os cidadãos.

Agora, eu queria apontar, na medida em que esse debate público não tem sido feito de forma transparente e adequada na cidade de São Paulo, aproveitar a oportunidade dessa audiência, alguns riscos e alguns problemas que nós enxergamos na proposta de implementação de tarifa zero apresentada até aqui pela Prefeitura.

A primeira é o protagonismo das empresas de ônibus. As empresas de ônibus são importantes para manter o transporte funcionando na cidade, mas o debate de tarifa zero tem que ser pautado a partir do interesse dos usuários do transporte e não das empresas. E, quando, hoje, as empresas pautam tarifa zero, nós temos que entender o porquê. Pautam tarifa zero porque têm tido uma redução significativa, nos últimos anos, no número de passageiros. Isso levou ao aumento também substantivo do subsídio pago pela Prefeitura, porque as tarifas pagas pelos usuários não são suficientes e cada vez mais suficientes para bancar o transporte.

Esse subsídio era de 37% em 2019, chegou a 50% em 2022, então, para as empresas, neste cenário, se tornou interessante uma espécie de capitalismo sem risco. Ou seja, se garante sem ter a negociação de mais subsídios, sem ter qualquer risco de pagamento e sem abrir – o que para nós é o mais grave – as planilhas, porque o pagamento e a remuneração de subsídio da Prefeitura para as empresas, lamentavelmente, em São Paulo ainda é por número de passageiros transportados e não pelo custo operacional real, por quilômetros rodados, pelo gasto que as empresas têm. Então, isso traz um problema.

Nós queremos, sim, tarifa zero, mas não uma tarifa zero pautada pelo interesse das empresas de ônibus; mas, sim, uma tarifa zero pautada pelo interesse dos usuários, das cidadãs e cidadãos da cidade de São Paulo.

E a segunda preocupação que nós temos se dá justamente na forma de implementação. Tarifa zero tem que ser implementada com planejamento. A cidade do mundo que tem tarifa zero, com maior população, tem 500 mil habitantes – é uma cidade americana. São Paulo tem 12 milhões de habitantes. Para você implementar tarifa zero de uma forma consistente e duradoura, tem que ser planejado, tem que ser em fases, não pode ser pautado por calendário eleitoral, não pode ser pautado apenas por disputa política na cidade.

Isso passa pelo seguinte: por você começar e testar tarifa zero aos fins de semana, na madrugada, porque você vai ter um piloto para definir o aumento da demanda, porque é lógico que com tarifa zero vai aumentar a demanda pelo transporte público. Você precisa saber o quanto, para não colapsar o sistema de transporte. Então, é essencial que isso seja feito com planejamento, com transparência e com participação social, não a toque de caixa baseado em uma disputa eleitoral ou em um interesse de ocasião. Essa é uma preocupação que nós temos.

E para já ir encerrando, que eu vi que meu tempo está se esgotando, eu queria apresentar alguns pontos de proposta, porque eu acho que, para além da crítica, nós temos que apresentar qual é a nossa proposta de tarifa zero.

A proposta que nós temos – já tivemos oportunidade também de dialogar com a cidade de São Paulo, com os movimentos de transporte, como os movimentos sociais da cidade

– em primeiro lugar, ela se pauta para definir o custo operacional do sistema de transporte como definidor do subsídio que vai ser pago.

E não o número de passageiros. Isso é absolutamente essencial, porque se fala em um custo – ainda não há um estudo pronto da Prefeitura, mas a gente ouve por aí – um custo de 10 bi ao ano, 11 bi ao ano. Isso é muito acima, proporcionalmente, em termos de percentual do orçamento, do custo de tarifa zero das cidades que implementaram. Porque as cidades que implementaram, implementaram com planilha de custo aberta, transparente, dialogada com a sociedade e não com que as empresas presumidamente dizem que gastam para fazer o sistema rodar. É importante ter essa transparência pelo custo operacional.

A segunda questão é a implementação com planejamento. Já disse aqui, um dos caminhos, Rafael Calabria que está aqui na Mesa, grande especialista do Idec e tivemos várias discussões no último período para tratar do assunto, fez uma sugestão que é essencial. Por exemplo, retomar o bilhete único mensal com valor de 100 reais e a partir do bilhete único mensal, permitir o maior uso, você medir aumento da demanda. Você iniciar aos domingos e as madrugadas e, a partir disso, ter um piloto para medir o aumento da demanda. Depois expandir aos sábados e ter mais um elemento para medir o aumento da demanda. E, junto a isso, é preciso ter um diálogo sério com o Metrô e com a CPTM.

Gente, se faz tarifa zero, hoje, sem planejamento, a migração de passageiros do Metrô para o ônibus, fora a demanda que já aumentaria pelo custo zero. Corre o risco de colapsar o sistema de ônibus. Sabe o que vai acontecer? Desmoralizar a bandeira, porque foi malfeito e vão dizer que a tarifa zero não funciona. Ou seja, nós precisamos implementar a tarifa zero de forma planejada, com diálogo com os outros modais de transporte, com pilotos que permitam com que se meça de maneira precisa e correta o aumento do número de passageiros.

Por fim, a participação da sociedade. Nenhuma medida dá certo, ainda mais em uma cidade como São Paulo, se ela for imposta de cima para baixo, se ela for feita sem diálogo, sem audiências como essa – e lamento que o poder municipal não esteja – e com a participação dos

usuários para fiscalização de todo processo de implementação, para redefinição de linhas que foram cortadas e que afetaram sobretudo as periferias.

A partir desses critérios, a gente acha que é plenamente possível implementar uma tarifa zero sustentável, que atenda o interesse da população e não das empresas.

Muito obrigado.

A SRA PRESIDENTE (Sandra Santana) – Obrigada, Deputado Boulos. Com a palavra, o Vereador Fernando Holiday.

O SR. FERNANDO HOLIDAY – Boa noite a todos. Boa noite a todas as senhoras e senhores Vereadores, autoridades e todos os presentes para essa discussão.

Primeiramente, eu gostaria de parabenizar o Deputado Guilherme Boulos por participar dessa audiência e pelo seu primeiro emprego. Gostaria de dizer que essa audiência pública é absolutamente fundamental para discutir um tema que, há muito tempo, a cidade São Paulo discute e não implementa. E não implementa por uma questão muito simples: alguém precisa pagar. Essa é a grande questão.

Infelizmente, quando nós ouvimos discursos como o que nós acabamos de ouvir aqui, do Deputado Boulos, nós, aparentemente, parecemos estar tratando de uma política pública cujo o dinheiro que o financiará virá da árvore; como se plantássemos uma moeda de um real e, de repente, tivéssemos milhões ou bilhões de reais para financiar um sistema que não foi implementado neste país em tamanho escala.

É preciso, portanto, sim, planejamento. Mas é preciso, também, respeito com quem vai pagar a conta. O passe livre não pode significar o aumento de impostos em uma cidade onde principalmente os mais pobres são aqueles que mais pagam. O dinheiro que sustentaria o passe livre sairia, justamente, do orçamento público e daí a preocupação tão essencial do Poder Executivo nesse momento, que é fazer um estudo sobre como financiar esse sistema, para que ele, de fato, beneficie aqueles que mais precisam e para que nós não tenhamos uma política puramente populista.

A defesa do passe livre, até aqui, infelizmente tem sido uma defesa puramente populista e demagógica. É a primeira vez que se faz um estudo sério sobre a sua possibilidade de implementação. É a primeira vez que o Poder Executivo, que o Governo, de maneira absolutamente responsável, se coloca para discutir esse tema, mas entendendo que não há uma política miraculosa.

Vamos beneficiar muitas pessoas, é verdade. Vamos beneficiar os mais jovens que estão procurando o seu primeiro emprego; aqueles que não tem mais direito à passagem gratuita, porque ainda não conseguiram uma fonte de renda alternativa; vamos beneficiar aqueles que estão na periferia e não têm direito em seu vale transporte, ou aqueles que não tem outras condições de pagar a sua condução. É verdade – mas também repassaremos esse custo a diversas pessoas que, hoje, sequer conseguem pagar o IPTU.

Há comerciantes que, hoje, sequer conseguem pagar os impostos municipais aos quais são submetidos. Há prestadores de serviços que, hoje, não conseguem arcar com os altos índices de ISS. Alguém precisa pagar a conta e nós vamos fazer com que as pessoas que não utilizam o transporte ou não acreditam que o transporte é entregue em boa qualidade, acabam, também, pagando esse custo.

Essas pessoas querem pagar esse custo? Aliás, essas pessoas estão aqui discutindo esse custo? Ou será que aqui só estão movimentos instrumentalizados, com interesses políticos de fazer a campanha para a prefeitura do Guilherme Boulos?

- Manifestações na galeria.

O SR. FERNANDO HOLIDAY – Isso daqui, senhoras e senhores... (Pausa)

A SRA PRESIDENTE (Sandra Santana) – Peço a todos que continuemos ouvindo o Vereador Fernando Holiday.

O SR. FERNANDO HOLIDAY – Eu agradeço reação da plateia, porque apenas confirma a tese.

Infelizmente, este é um problema – veja, não é problema específico da Câmara Municipal de São Paulo – é um problema que nós vivemos já algum tempo. As audiências

públicas no Poder Legislativo não conseguem representar exatamente a vontade do povo. Não conseguem expressar a sua vontade. As audiências públicas elas acabam expressando interesses particulares e específicos de determinados grupos. Aqueles que conseguem se organizar.

O cidadão comum, aquele que acordou às 5h00 da manhã, está agora, neste momento, no transporte público...

- Manifestações na galeria.

A SRA PRESIDENTE (Sandra Santana) – Por favor, peço mais uma vez, aguardem o término da fala do Vereador Fernando Holiday.

O SR. FERNANDO HOLIDAY – O cidadão comum, que acordou às 5h da manhã, está agora no transporte público voltando para casa. Não consegue vir aqui discutir esse problema. Não consegue. Não consegue, porque ele tem o que fazer. Não consegue, porque ele tem trabalho. Não consegue, porque não é vagabundo. Agora, infelizmente...

- Manifestações do público.

O SR. FERNANDO HOLIDAY – Infelizmente, nós estamos aqui discutindo...

- Manifestações do público.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Vereador Fernando Holiday...

- Manifestações do público.

O SR. FERNANDO HOLIDAY – A questão é o seguinte: as pessoas que vão pagar essa conta, não estão aqui. Eu sinto muito.

Eu sinto muito que isso acaba incomodando vocês, mas os movimentos que conseguem se organizar para defender seu ponto de vista não representada, verdadeiramente, a voz da população que vai ver o seu imposto aumentando, se essa política for implementada.

- Manifestações do público.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Vereador Fernando Holiday finalizando, por favor.

Pediria que a plateia aguardasse a finalização da fala do Vereador Fernando Holiday.

Em seguida, passaremos a palavra ao Vereador Eduardo Matarazzo Suplicy. (Palmas)

Antes, o Vereador Fernando Holiday vai encerrar, então peço a compreensão de todos.

O SR. FERNANDO HOLIDAY – Encerrando, portanto, eu só gostaria de dizer o seguinte: política pública é coisa séria e a Câmara Municipal de São Paulo não é, não foi e jamais será um Diretório do PSOL.

Muito obrigado. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Com a palavra, o Vereador Eduardo Matarazzo Suplicy.

Quero comunicar que as inscrições para falas presenciais já estão encerradas. Peço, por favor, que a plateia mantenha em silêncio durante as falas, seja dos Vereadores ou dos convidados para que possamos dar sequência de forma harmoniosa.

O SR. EDUARDO MATARAZZO SUPLICY – Querida Vereadora Sandra Santana, Presidente desta sessão, meus parabéns pela condução.

Querido Vereador Professor Toninho Vespoli, que bom ter tomado essa iniciativa e saúdo a todos que estão aqui – querida Raquel Rolnik, especialmente.

Lúcio, você era o Secretário de Transportes durante o Governo Luiza Erundina; eu era o Presidente da Câmara Municipal de São Paulo. Eis que em janeiro de 91, eu apresentei um projeto de lei para que fosse realizado um plebiscito na cidade de São Paulo, para que se decidisse sobre tarifa zero ou não. Mas a Comissão de Constituição e Justiça achou que o só um projeto de Vereador não era suficiente, e era importante que houvesse, pela Lei orgânica do Município – essa é uma informação relevante – que pelo menos 1% da população pedisse isso. E daí, sim, poderia haver até o plebiscito. Eu vou deixar em suas mãos, Vereador Professor Toninho Vespoli.

Vocês sabem que eu acho muito importante todas as ponderações do Guilherme Boulos, de que temos que ter muito sobre essa decisão, se vai ser melhor ou pior para população, como um todo e saber bem quem é que vai pagar por isso.

A experiência notável de Maricá, que instituiu a tarefa zero no ônibus vermelhinho, é somada a outra experiência, simplesmente, formidável. Vocês sabem que, em Maricá, está se instituindo a renda básica de cidadania que vai chegar até a se tornar universal e incondicional.

O Prefeito Washington Quaquá, em 2015, começou, gradualmente, no mês de janeiro, de 2016, acrescentando dez mumbucas por mês para as famílias que recebiam o bolsa família. Janeiro de 2017, mais 20 mumbucas, ou reais, por mês. “Mumbuca” é moeda social de lá. Em dezembro de 2019, para todas as pessoas que viviam em famílias que ganhavam até três salários-mínimos, começou a pagar 130 mumbucas ou reais por mês. Quando veio a pandemia do coronavírus, passou para 170 e recentemente, para 200. E 42.500 – se eu mencionar algum erro, por favor, me corrijam – mas 42.500 pessoas, 1/4 da população, estão recebendo esses 200 por mês.

A previsão é de que, até o final deste ano, chegue a 80 mil pessoas, o que se aproxima da metade da população, para que ao final de 2024, cheguemos a universalidade, ou seja, toda pessoa residente, não importa origem, raça, sexo, idade, condição civil, socioeconômico, em Maricá, residente a três anos ou mais, passará a receber a renda básica de cidadania universal e incondicional.

É uma notável experiência sobre projeto de lei que, felizmente, consegui que fosse aprovado pelo Congresso por todos os partidos e sancionada pelo Presidente Lula em 8 de janeiro 2004. Faz 19 anos, só que até agora os Governos não implementaram, não regulamentaram. Há uma decisão do Supremo Tribunal Federal determinando ao Governo Federal que venha colocar em prática e o regulamente.

Há temas que são muito parecidos, efetivamente; instituir a tarifa zero, assim como a renda básica universal. Eu quero dizer que nós marcamos um diálogo, eu com Guilherme Boulos - Professor Toninho Vespoli, se me permite - de avançar na reflexão que Governo, o

Ministro da Economia Fernando Haddad e o presidente Lula, o Ministro Wellington Dias, está ponderando e refletindo com sua equipe. E esses assuntos, que aqui ressalto, estão relacionados à renda básica de cidadania e à tarifa zero. Eu acho que o fato de Maricá estar conseguindo compatibilizar tarifa zero e, inclusive, a renda básica é algo formidável e nos colocam com uma esperança muito significativa.

Sra. Presidenta Sandra Santana, eu vou respeitar o tempo. Muito obrigado e parabéns a vocês por essa audiência. (Palmas)

A SRA PRESIDENTE (Sandra Santana) – Agradeço o nosso querido amigo Vereador Eduardo Suplicy, que já, já vai nos deixar, vai para a Assembleia Legislativa.

Anuncio, neste momento, que o Deputado Guilherme Boulos vai deixar esta audiência pública, como nós já havíamos falado anteriormente, por compromissos que ele tem assumidos. Agradeço sua presença e participação. Vamos continuar este primeiro debate na Câmara. Obrigada. (Palmas)

Chamo neste momento o Vereador Rubinho Nunes. Tem a palavra por até 7 minutos.

O SR. RUBINHO NUNES – Obrigado, Sra. Presidente Vereadora Sandra. Boa noite a todos os Vereadores e participantes presentes.

Que pena, hein, Toninho? Sei que quando V.Exa. convocou essa reunião para transformá-la em um comício, V.Exa., com certeza, não imaginava que eu, o Fernando Holiday e demais Vereadores comparecêssemos para defender o projeto, não é?

Entendo também que há um interesse muito grande em antecipar o debate eleitoral por parte do candidato do partido de V.Exas. Queria lamentar que ele já se ausentou justamente após um único Vereador falar. As falas do Vereador Fernando Holiday, que me antecedeu, foram muito sábias, inclusive, razão pela qual parabenizo o Vereador...

- Manifestação do público.

O SR. RUBINHO NUNES – ...talvez tenham afugentado o Guilherme Boulos, e ele acabou tendo que conter a invasão feita na Câmara de São Paulo. Mas também quero

parabenizá-lo pelo primeiro emprego. Infelizmente, ele não está aqui para ouvir os meus parabéns.

Porém, sem mais delongas, acho bastante interessante a politização do projeto de tarifa zero. E é bastante interessante, porque o próprio Guilherme Boulos, cujas falas ouvi atentamente, disse que se preocupa com a politização. Justamente ele, que trouxe o projeto em seu plano de Governo na campanha de 2022. Talvez ele se preocupe é com ver uma proposta que ele não saiba como realizar sendo realizada com responsabilidade fiscal pelo Prefeito Ricardo Nunes. É justamente esse o ponto.

Ouvi atentamente as falas dele e ouço os reclamos que fazem muitas das pessoas presentes e outras nas redes sociais. Esses reclamos padecem justamente de uma coisa: informação, conhecimento e estudo. Bastou a Prefeitura anunciar que vai realizar um estudo para implementar um projeto de tarifa zero na cidade de São Paulo que vieram as críticas justamente daqueles que apoiavam o projeto. E o motivo é muito simples: eles não querem a realização do projeto, querem o sonho eterno de perseguir esse projeto, tal como um cachorro correndo atrás de uma roda.

Isso é muito interessante porque vem, em seguida disso, a crítica às empresas. Então, vamos estabelecer tarifa zero sem empresas? Quem vai fornecer o transporte? Os Correios? E vamos estabelecer a tarifa zero sem mais impostos, como defende a esquerda? Como? Tirando dinheiro da saúde e da educação? Ou, como gosta de dizer o próprio Guilherme Boulos, da habitação? Vejo que me parece um tanto quanto antiquado e até estúpido defender esse projeto quando a gente não parar para analisar. Só que, ao contrário dos comentários burros que escuto, por exemplo, de algumas pessoas, é muito mais interessante se a gente analisar que existe...

- Manifestação do público.

O SR. RUBINHO NUNES – Não à desordem. Façam silêncio. Façam silêncio. Presidente, por favor, restabeleça a ordem no local.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Por gentileza, peço que a plateia aguarde a finalização da fala do Vereador, assim como foi ouvida a fala do Vereador Eduardo Suplicy.

- Manifestação do público.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Por favor, que todos se mantenham em silêncio enquanto aquele que estiver na tribuna estiver usando o tempo de fala.

- Manifestação do público.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Vereador Rubinho Nunes, por favor, retome sua fala.

O SR. RUBINHO NUNES – Veja, eu não direcionei minha palavra a uma pessoa, mas se a carapuça serviu, eu lamento; me processa.

- Manifestação do público.

O SR. RUBINHO NUNES – Me processa.

Agora, seria muito interessante, por exemplo, um projeto – já que se fala de tanta discussão – seria muito mais interessante um projeto... Por exemplo, a gente sabe que existe um auxílio transporte pago a todos os funcionários da cidade de São Paulo. Então, todo mundo que trabalha em uma empresa recebe auxílio transporte. Se ao invés de a empresa direcionar esse pagamento à Prefeitura Municipal para que o auxílio se torne um subsídio da Prefeitura para o tarifa zero, naturalmente existiria um montante em caixa da cidade capaz de suprir a demanda a fim de satisfazer a empresa e naturalmente custear o transporte, sem onerar a população com mais impostos – que é justamente o que defende a esquerda – e, principalmente, sem tirar recursos de investimentos estruturais, investimentos importantes para a cidade de São Paulo.

O que eu tenho que lamentar é justamente a politização estúpida com a antecipação do debate eleitoral, que é o que a gente vê. Porque, como disse anteriormente, o Deputado que aqui estava sentado, que conseguiu o seu primeiro emprego aos 40 anos, aparentemente negligencia a sua principal função: ser Deputado Federal. Porque ao invés de cumprir as tarefas e as funções federais, ocupa-se de antecipar a campanha eleitoral do ano de 2024, para tentar

polarizar com o atual Prefeito de São Paulo, o qual, ao invés de fazer campanha, tem cumprido seu papel de apresentar projetos e propostas para a cidade de São Paulo, assim como o projeto da tarifa zero.

O que nós vemos, aqui, é exclusivamente a politização tal qual acontece com esta audiência pública neste momento, que busca unicamente antecipar o debate eleitoral de 2024, tendo em vista, como já disse anteriormente, que a Prefeitura Municipal de São Paulo anunciou estudos para apresentar o projeto. Ou seja, o candidato, ou pré-candidato, ou atual Deputado, que estava sentado aqui, vem reclamar de estudos. A Prefeitura anunciou que existem estudos. Talvez ele não tenha tomado o cuidado de perguntar ao colega de partido dele, meu amigo Vereador Toninho, se existia um projeto ou se existem estudos.

A Prefeitura tem membros competentes, tem quadros que estão fazendo estudos de impacto orçamentário, de proposta que vai ser apresentada, assim como já existem outras cidade no Estado de São Paulo e no Brasil que implementaram o projeto tarifa zero justamente através do subsídio por meio do auxílio transporte pago aos funcionários, o que me parece, de início, uma proposta um tanto quanto razoável e adequada justamente por não onerar o munícipe, não criar nova carga tributária, não criar impostos para os empresários e garantir que as empresas de transporte continuem operando. Ou eles querem, por exemplo, colocar todos os motoristas de ônibus na rua? Me parece um tanto quanto incoerente até para as pessoas que dizem defender os postos de trabalho.

O que nós vemos aqui é incoerência atrás de incoerência e o emburrecimento do debate por conta do viés eleitoral, colocado por meio de uma bandeira que lhes é dada.

- Manifestação do público.

O SR. RUBINHO NUNES – E sinto muito se V.Sas. ficam chateados com o meu posicionamento. Não vim aqui para agradar meia dúzia de sindicalistas que só olham para o próprio umbigo.

Meu compromisso é com a população da cidade de São Paulo e justamente com quem carrega essa corja de “mamateiros” nas costas. Então, enquanto depender de mim, vou estar aqui justamente para isso. Muito obrigado, Sra. Presidente.

- Manifestação do público.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Obrigada, Vereador Rubinho Nunes.

Nós vamos, neste momento, entrar com a fala dos convidados. Eu gostaria de pedir, mais uma vez, que todos os que estão na plateia se mantenham em silêncio no momento das falas. Estamos pedindo que todos se mantenham em silêncio.

Vou questionar os Vereadores que já haviam se inscrito: vocês se importam se a gente entre já com a fala dos convidados para que todos os estudos, propostas, aquele material que prepararam, possam ser apresentados? Vamos fazer as falas de forma intercalada, tantos os convidados inscritos de forma virtual, os inscritos de forma presencial e os Srs. Vereadores que estão presentes.

Neste momento, a pedido do Vereador Toninho Vespoli, chamo o convidado Daniel Santini. O senhor tem até 7 minutos para sua apresentação.

O SR. DANIEL SANTINI – Agradeço, Presidenta Vereadora. Agradeço o convite, Vereador Toninho Vespoli.

Peço para, se possível, disponibilizar minha apresentação. Estou com o tempo contado e vou tentar ser objetivo para respeitar o tempo de vocês. Por mais que seja divertido ver essa troca de provocações e todo esse jeito de fazer política com espetáculo, acho que a gente está aqui para discutir um tema sério. Não sei. Eu, pelo menos, estou aqui com esse objetivo.

- Manifestação do público.

O SR. DANIEL SANTINI – A gente está apresentando números, dados e tentando pensar e colocar a questão política. Eu entendo que este é um espaço plural, onde pelo menos as pessoas que estão na Mesa, estou do lado da maior urbanista do Brasil, do Calabria, que é

um dos maiores especialistas em transporte, Lúcio Gregori, Celso, todo mundo que está na Mesa. A gente tem um acúmulo de construção que vale muito ser comentado e pensado.

Próximo *slide*, por favor. Eu estou falando de uma política que é possível. Acho que esse é o primeiro dado que eu gostaria de apresentar. Hoje, no Brasil, temos identificados – pode haver mais – pelo menos 60 municípios com tarifa zero implementada.

Dez deles tem mais de 60 mil habitantes, sendo que, aí, você tem três, quatro deles, até Maricá, com mais de 167 mil habitantes. Maricá é um caso especialmente interessante. Acho que a gente tem a sorte de poder ouvir o Celso. Vou tentar ser bem direto justamente em respeito ao tempo. Mas, ouvir o Celso, porque é a maior experiência do Brasil.

Maricá transportou, em 2022, 36 milhões de pessoas. Desde que a coisa começou, em 2014, o sistema cresceu muito. É uma experiência que vale observar. A minha apresentação, vou disponibilizar depois, *on-line*. Quem tiver interesse, depois eu vou colocar no *site* da Fundação Rosa Luxemburgo.

Outras capitais estão estudando tarifa zero. Lá embaixo, no quadradinho, não sei se dá para ler, há Cuiabá, Fortaleza, Palmas, Teresina estudando, também, aplicar tarifa zero. As coisas estão acontecendo.

E por que as coisas estão acontecendo? Como as coisas estão acontecendo? Antes, vamos olhar. Isso dialoga muito com a fala que a gente ouviu há pouco, do Vereador Rubinho. Como não implementar a tarifa zero? Acho que vale olhar a experiência de Palmas com carinho.

Palmas implementou, no dia 2 de fevereiro, agora, e é uma tarifa zero com prazo de validade, vai até 2 de março. O sistema de transporte de Palmas está colapsando. Hoje, as pessoas foram para a rua reclamar que os ônibus não estão funcionando, a coisa não está acontecendo. Por que isso? Porque foi implementado de um jeito muito “improvisado”, por assim dizer. As coisas foram muito problemáticas na transição. O sistema foi estatizado, era uma concessão que não estava funcionando. O sistema foi estatizado, e aí, com muita velocidade, se aboliu a cobrança de catracas, muito por conta de um sistema de bilhetagem.

Toda vez que você abre mão da catraca, toda vez que você tira esse instrumento medieval de controle de corpos, a gente tem uma perspectiva de aumento de demanda, de explosão. Se a gente implementar em São Paulo, vai haver uma explosão. Isso precisa ser calculado, pensado. Defendo tarifa zero com unhas e dentes, com paixão; mas concordo com o que foi dito, de que a gente precisa ter um olhar cuidadoso.

Defendo que a gente tenha a necessidade de discutir tarifa zero. Eu não acho que o Ricardo Nunes está fazendo isso só de maneira eleitoreira, não. A gente tem aí uma situação de colapso iminente. O sistema de transporte público de São Paulo está encolhendo. Diminuiu um terço, 29,9%. Os dados que estão na imagem são todos de SPTrans, vocês acham no *site* de SPTrans.

A gente está vendo o sistema de transporte público de São Paulo desmoronando. Isso é muito grave. Srs. Vereadores, a gente precisa atuar em relação a isso. Não há como a gente aceitar que vamos deixar de ter transporte público. A cidade para. Vai travar.

Se a gente olhar, isso não é só uma queda de demanda, mas há, também, uma queda de atendimento. O número de ônibus circulando despencou também. A gente tinha 14.805 em 2013 e, hoje, há 13.265. Aí, você tem todo o debate sobre eficiência, que foi o que motivou o último grande remanejamento do sistema de ônibus na gestão Doria e Covas, que era: ônibus eficientes têm que ser cortados. Um ônibus eficiente, quando você considera para o cálculo o número de passageiros transportados e não o quilômetro rodado, é o ônibus lotado. Quem pega ônibus aqui, quem usa o sistema de transporte público coletivo sabe o efeito concreto disso; e superlotação não é má gestão, é planejada. A maneira como o sistema está estruturado leva a isso.

Considerando que a gente está em um espaço sério, de novo, é divertido ver as falas provocativas e chamar o público de vagabundo, burro. Não sei, eu entendo a política de outro jeito. A gente está em uma Comissão de Constituição e Justiça, a gente precisa ter leituras sobre possibilidades. Acho que este é um espaço para pensar nisso.

Estou referenciando um artigo de um tributarista chamado Francisco Mata Machado Tavares. Esse artigo vai sair na *Revista Brasileira de Direito Urbanístico*. Ele parte de duas premissas, que estão na Constituição Federal: no artigo 5º e no artigo 6º, que preveem direito à livre locomoção e direito ao transporte. O direito ao transporte foi regulamentado em 2015 e abre espaço para a gente pleitear algumas coisas. Ele passa a defender que não é uma possibilidade, mas uma necessidade de se implementar. A gente tem o sistema de ônibus como uma necessidade pública. Se for só carro, a cidade trava. Mesmo quem anda de carro, tem interesse em ter um sistema de transporte público eficiente. Isso é muito óbvio, é algo necessário. Ele coloca algumas possibilidades de financiamento: fala em trabalhar em cima do IPTU – o Lúcio pode contar um pouco da tentativa que eles fizeram na época – e do ITBI – Imposto sobre Transmissão de Bens Imóveis. Tem uma ideia de ser uma taxa paga por celetistas.

E, de novo, a última fala do Vereador, para mim, tem um aspecto que é interessante: tentar pensar de maneira progressiva em impostos. Se a gente conseguir que as empresas que contratam celetistas paguem; que as empresas que estão se beneficiando da infraestrutura viária, empresas de aplicativos – Uber e afins – paguem, e a gente comece a estruturar isso; que quem possui carros pague de alguma maneira, e vou deixar também o Lúcio explicar a proposta dele que é interessantíssima, é mais do que pedágio urbano, tem um aspecto progressivo; se a gente conseguir beneficiar as pessoas que não têm carro e não têm carteira assinada, a gente começou a construir justiça social. É disso que a gente está falando aqui.

- Manifestação do público.

O SR. DANIEL SANTINI – Eu passei meu tempo, eu sei. Vereadora, estou quase terminando.

Vou avançar para o próximo *slide*, mas só umas considerações rápidas, que dialogam um pouco com o que o Deputado Boulos falou. Acho que a gente precisa ter transparência. Não adianta criar um sistema para subsidiar empresas sem ter indicadores. Isso envolve participação da população. Eu estou vendo gente jovem, aqui, isso é bom. Envolvam-se, participem, acompanhem a política. A gente precisa ter militância e organização. Há muitos

movimentos sociais. Ao contrário das falas que desrespeitaram quem está aqui, acho que tem muita legitimidade quem está aqui. É bonito ver uma diversidade de público assim.

Gestão. A gente tem que pensar em quebrar os contratos. Não adianta você entregar um contrato só para uma empresa. A empresa controla bilhetagem, garagem, ônibus e a prestação do serviço. É óbvio que isso dá errado. Transparência.

E a minha última menção – nem vou nem falar do Conusv, que é a taxa que o Lúcio vai explicar melhor; Lúcio, estou contando contigo – uma proposta do Vereador Daniel Annenberg, PL 536, que foi endossada pelo Vereador Suplicy, que estava aqui, e pelo Vereador Toninho Vespoli, que é para se ter transparência ativa para divulgação de dados de custos relacionados ao transporte motorizado. Na primeira fala dos Vereadores, houve a pergunta: “De onde vai sair o dinheiro?”. Acho que esse é um bom parâmetro. Será que a gente quer continuar asphaltando tudo e criar uma estrutura que custa caro para manter? Eu não sei quem gosta de respirar fumaça, não sei quem está feliz com o trânsito que a gente pega todo dia.

Último *slide* e encerro. Os livros que a Fundação organizou a respeito do tema e outras referências, que estão todas disponíveis de maneira aberta, gratuita e livre, como as coisas têm que ser, no site da Fundação.

Obrigado. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Obrigada, Daniel, por sua exposição.

Como eu já havia falado, vamos fazer as falas de forma intercalada. Chamarei agora quem fez inscrição de forma virtual. Sr. Fernando Orue Dainese, que está presente. (Pausa). Você tem até 3 minutos para sua fala.

O SR. FERNANDO ORUE DAINESE – Boa noite.

Quero cumprimentar a todos inicialmente e dizer que a última fala foi uma fala séria, de estudos, acerca do que está acontecendo na cidade. Mas está se discutindo aqui que as pessoas vão ser oneradas em termos de impostos, e, no final das contas, o Poder Público vai passar esse dinheiro coercitivamente para as empresas de ônibus. Quem vai pagar isso? Quem paga imposto hoje na nossa cidade? A pessoa mais pobre.

A pessoa que tem mais condições financeiras não paga a carga de imposto que uma pessoa mais pobre paga, mesmo porque a maior parte dos impostos pagos são impostos nos produtos e não são impostos na renda, como em outros países, se a gente pegar a referência. Então, é importantíssimo observar esse dado.

Outro ponto é que quando você está falando de impostos municipais, você está falando de IPTU, você está falando de impostos que vão incidir no produto e esses impostos sendo elevados vão fazer com que essa população que hoje paga esses impostos todos e que têm menos condições de subsistência fiquem cada vez mais pobres.

Hoje, o que acontece é que todo mundo aqui que utiliza o transporte público é cliente das empresas de ônibus. Com essa questão da tarifa zero, quem vai começar a ser o cliente vai ser a empresa de ônibus e quem vai ser a pessoa que contrata vai ser a Prefeitura. Então, vocês já imaginam como isso vai ser, quando a gente joga as coisas na mão da Prefeitura, as coisas começam a ser diferentes do que a gente prevê.

Então, o ideal seria que a população continuasse sendo o cliente da empresa de ônibus e para as pessoas mais necessitadas, qual seria a proposta? Haver algum sistema de *voucher* por meio de benefício social. Já existe cadastro social para isso, e a pessoa poderia ter um cartão que ela poderia utilizar o sistema de transporte, isso para as pessoas que pagam o transporte, porque já há, na cidade de São Paulo, benefício para maiores de 60 anos, que hoje não pagam o transporte público. Hoje, já há benefício, na cidade, para estudantes de baixa renda, que não pagam o transporte público. Já há benefício, na cidade, para estudantes de todas as faixas salariais, que pagam metade. Então, já há uma série de benefícios. Hoje quem paga, quem acaba pagando o transporte é o trabalhador.

Então, seria essa a proposta de se colocar algum tipo de sistema de *voucher* baseado num cadastro social que já existe, já pode ser usado. Não precisa ser criado burocracia, não precisam ser criados mais sistemas estatais para isso e esse sistema ia fazer com que a pessoa que realmente precise e que realmente tem necessidade tivesse, ali, a garantia do seu

transporte, diferente de dar passe livre para todo mundo, para o filho de um rico, por exemplo, poder pegar o transporte público de graça, sendo que ele tem total condição de pagar.

Então, fica esse recado aí.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Obrigada.

Tem a palavra o Sr. Lucas Pavanato.

O SR. LUCAS PAVANATO – Boa noite a todos.

Eu gostaria de começar primeiro discordando do meu amigo Fernando Holiday. Ele parabenizou, aqui, o Guilherme Boulos pelo primeiro emprego, mas eu não parabenizaria, porque, logo no primeiro emprego, em vez de trabalhar, ele veio aqui fazer campanha. Então, é uma vergonha ele ter vindo aqui fazer campanha em vez de estar trabalhando.

Eu também acho engraçado que, a partir do momento em que o Boulos viu que teria aqui o contraditório, ele saiu correndo, fugiu. Covardia típica da extrema esquerda. Além de não parabenizar o Guilherme Boulos, eu gostaria de parabenizar vocês que estão aqui, militantes e sindicalistas, porque vocês estão aqui fazendo o seu papel, de “pelegagem”, fazendo campanha para o Boulos, em vez de discutir o tema sério, de uma forma séria.

É interessante que a prova do que eu estou dizendo aqui é que, enquanto o pessoal da Mesa falava sobre aumento de impostos para custear o transporte, vocês bateram palma. Eu nunca vi alguém bater palma para aumento de impostos. Vocês se ofenderam com a falas dos Vereadores, mas eu não consigo ver a inteligência em bater palma para imposto. Sinceramente, não consigo ver inteligência.

E, agora, entrando no tema em si, a questão é a seguinte: nós temos um transporte público realmente caro. São mais de treze mil ônibus rodando por aí, pela cidade, que a gente tem que custear, e o dinheiro não vai sair de lugar algum. O dinheiro não vai dar em árvore. O dinheiro precisa vir de algum lugar e a proposta de quem está aqui, na Mesa, que quer tumultuar o projeto do Governo, que quer fazer populismo eleitoreiro para eleger o Boulos, é uma proposta que vai causar dívida pública e, além de causar dívida pública, para custear essa dívida, vai ter que haver aumento de impostos.

Sabem quem vai pagar a dívida da militância eleitoreira que vocês estão fazendo para o Boulos? Quem vai pagar é a população. Quem vai pagar é o trabalhador, é o pagador de impostos, que não tem tempo de estar aqui, porque está pegando ônibus agora para ir embora para casa, ônibus lotado. Mas não, mas não, eles deixaram claro aqui qual que é a proposta. A proposta deles não é nenhuma proposta criativa, que vai beneficiar a sociedade. A proposta deles é uma proposta que, para existir, precisa de mais impostos; para existir, precisa inviabilizar os aplicativos de transporte e gerar desemprego. Foi deixado clara aqui a alternativa deles. Então, é importante deixar claro.

É importante deixar claro que, apesar de venderem aqui um discurso bonito e florido, de que aqui vai haver transporte grátis, público e de qualidade para todo mundo, o que querem é aumentar impostos, inviabilizar aplicativo de transporte, gerar desemprego com isso e prejudicar principalmente os mais pobres. Ou seja, todo esse circo aqui, montado, trata-se apenas de campanha para o Guilherme Boulos, para tumultuar um projeto que é importante para a população.

Muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Por ter a questão de transporte público, a Vereadora Elaine do Quilombo Periférico cedeu o tempo para a Sra. Sandra Ramalhos falar primeiro.

A SRA. SANDRA RAMALHOSO – Obrigada pela consideração.

Eu vou ter que voltar de transporte público, então, eu pedi para que se adiantasse um pouco a minha fala. Eu sou uma pessoa com deficiência. Sou conselheira no Conselho Municipal da Pessoa com Deficiência e também sou representante no Conselho Municipal de Trânsito e Transporte para a Pessoa com Deficiência. Então, também estou lá.

E eu venho falar aqui de um transporte que o nosso Prefeito está querendo, com seus projetos e com suas pesquisas, transformar em transporte zero. Eu queria que ele também desse uma olhadinha para a qualidade e os acidentes que estão acontecendo, porque, olha, nós estamos uma tragédia do transporte. É uma tragédia. Há atropelamentos.

Eu tive uma briga na ABNT e tive uma briga também dentro do CMTT sobre o transporte de ônibus com a porta aberta. Lá, há um senhor chamado Simão, que me prometeu que nunca mais ia haver isso, que nenhum ônibus ia sair com a porta aberta; e eu vi, na minha frente, na minha linha, o ônibus sair e estacionar, parar com a porta aberta. Quem vai fiscalizar isso? Quem fiscaliza isso? Ninguém olha na garagem.

Hoje eu fui pegar um ônibus e estavam falando: “Está sem suspensão, não abaixa, não levanta”. Como é que vai subir um cadeirante? E esses elevadores que não funcionam? Há quanto tempo a gente está pedindo o modelo de piso baixo, para que a gente possa usar esse transporte público?

Eu venho dizer aos senhores que me chamaram de vagabunda, que me chamaram de burra, de qualquer coisa, eu venho dizer aos senhores que eu sou uma mulher que tive dois filhos. Trabalhei, como professora, em cima de uma cadeira de rodas. Então, ninguém tem o direito de me chamar de vagabunda. (Pausa). Ninguém (Palmas). Ninguém tem o direito de me chamar de burra. (Palmas). Eu estudei para estar aqui. Eu estudei para estar aqui. (Palmas). Eu venho de transporte público. Eu não tenho carro, eu não tenho mordomia.

Eu venho de transporte público, eu venho de ônibus. Eu venho me segurando, me equilibrando dentro do ônibus sem acessibilidade. Levaram-me, uma vez, em um percurso de quase dez quilômetro porque não queriam machucar as unhas. Largaram-me sem cinto de segurança dentro de um ônibus, naquele micro-ônibus. O que vocês acham que eu senti? Medo, pavor de ser cuspidada pela porta.

Então, eu não quero gastar mais o meu tempo. Quero dar tempo a vocês. Eu quero falar que nós temos que lutar pela tarifa zero, digna, com um projeto digno, com transparência. É isso que foi falado. Então, eu quero é isso, e eu quero dignidade no transporte. Quero acessibilidade, quero respeito para os idosos. Quantos idosos eu vejo deixados para fora do ônibus? Então, é isso que eu venho falar, é isso que a gente precisa: de um transporte que nos garanta o direito de ir e vir.

Muito obrigada. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Obrigada.

Tem a palavra a nobre Vereadora Elaine do Quilombo Periférico.

A SRA. ELAINE DO QUILOMBO PERIFÉRICO – Boa noite, gente. Boa noite.

A gente está se organizando aqui para conseguir falar mais rapidinho, para a gente conseguir ouvir os especialistas. Sou Elaine Mineiro. Sou Vereadora aqui, da Cidade Tiradentes, da periferia da cidade de São Paulo. Peguei ônibus durante muitos anos. Fui professora também da rede estadual. Então, venho aqui falar também sobre esse aspecto e ponto de vista.

Eu ia, inclusive, primeiro, pedir desculpas para a Raquel, para o Daniel, para todas as pessoas que estão aqui na Mesa, para as pessoas que vieram e para a população de São Paulo que está hoje na Casa do Povo, que veio ouvir e falar sobre um debate importante e sério. Eu vi aqui, inclusive, uma mocinha que está ali sentada, que é estudante da escola de música municipal e ela é da zona Leste e vai para a escola de música municipal de ônibus todos os dias.

Então, muito respeito a todas as pessoas que vieram aqui, hoje. A gente está em um momento delicado da democracia, em que há um *modus operandi* que funciona dessa forma. Achar que é importante vir a esses espaços de discussão política, é importante ofender as pessoas, para que elas se manifestem, todas as vezes, obviamente quando há uma câmera filmando, para que isso possa aparecer nas redes sociais. Esse é o *modus operandi* de alguns parlamentares, infelizmente, porque isso não condiz com a democracia, e o *modus operandi* também de alguns grupos políticos, que depois vão usar isso para fazer campanha eleitoral aí, que é o que eles nos acusam, quando a gente está fazendo um debate sério e importante.

Então, venho pedir desculpas. Às vezes, aqui, a gente tem que se acostumar a lidar com isso nesse espaço. Na democracia há isso; a gente defende a democracia. E a gente não pode deixar que isso perpassse o nosso debate, porque a gente veio aqui com pessoas sérias e importantes, que fazem um debate importante na cidade e a gente tem coisas fundamentais para discutir. É isso. Vão vir aqui e vão gravar os vídeos. Vão xingar, porque eles precisam disso. Não têm outra coisa para apresentar. Precisam disso para poder gravar os seus vídeos. (Palmas)

Então, como a gente precisa falar muito rapidamente também aqui, para a gente conseguir ouvir os especialistas, acho que essa é a função, Toninho. Quando um parlamentar chama uma audiência pública, ele quer ouvir a sociedade. Quero, inclusive, lamentar, neste momento, a gente não ter aqui o Executivo, para falar sobre os seus dados, a sua proposta e qual é o planejamento que está fazendo; porque a gente já viu, na apresentação do Daniel, a possibilidade de a gente estar entregando, na verdade, o sistema de transporte público ao colapso. Então, é importante que a gente ouça principalmente os especialistas.

Só queria deixar uma experiência, porque eu tenho uma coisa importante para falar sobre isso. Na década de 90, na Cidade Tiradentes – eu fui para a Cidade Tiradentes, em 1987 – a gente teve uma experiência de passe livre. Eu não sei se depois o Secretário pode falar sobre isso, mas, nos territórios, não só na Cidade Tiradentes, a gente tinha uma experiência de passe livre, onde a gente podia circular pelo bairro. Então, o ônibus circulava. Ele era circular. Ele andava pelo bairro da Cidade Tiradentes e o primeiro show que eu vi, na minha vida, foi um show dos Racionais, que também era um show gratuito na Cidade Tiradentes, e eu fui nesse transporte público. Não teria ido, se eu tivesse que pagar o transporte. Na época, minha mãe era doméstica. Eu não poderia pagar essa passagem para assistir a esse show, que era no meu bairro, na Cidade Tiradentes.

Quero falar isso por quê? Porque aqui, na Casa, a gente faz um debate importante sobre uma cidade que combate o racismo, que combate às desigualdades, e quando a gente fala de uma cidade e de um transporte público – e eu estou vendo a Rafaela, que faz esse debate lindamente também no Rio de Janeiro, ali, na plateia – quando a gente faz um debate sobre transporte público e sobre mobilidade, a gente também está fazendo um debate sobre direito à cidade e sobre quais são as pessoas que têm o direito à cidade negado.

Então, a gente fala e é importante falar muito sobre os trabalhadores, sobre como é importante a gente conseguir se deslocar pela cidade, mas também é importante a gente falar a cidade como um direito e como um direito de escolha que a gente tem que ter, a partir das

periferias, de transitar pela cidade, de andar pelos equipamentos públicos, pelos serviços públicos e pelas políticas públicas da cidade.

Então, quando a gente faz o debate, a partir da periferia, de verdade, a partir das pessoas que precisam de verdade, a gente entende a necessidade de uma tarifa zero, do transporte público que possa fazer com que os jovens da periferia andem pela cidade, visitem os museus.

Quando a gente fala, por exemplo, de uma cidade educadora, a importância que é os estudantes conseguirem circular pela cidade e todas as pessoas, não é apenas para servir como massa de trabalho, que sai das suas casas às cinco horas da manhã e voltam às nove horas da noite, mas como cidadãos, que podem utilizar os serviços públicos que são oferecidos pela cidade.

E a gente também tem um debate importante, na cidade, para falar da qualidade que precisa ser esse serviço, porque a gente tem feito, inclusive, um debate na Câmara Municipal de São Paulo, sobre câmeras de reconhecimento facial. Essas câmeras de reconhecimento facial são um perigo iminente, sobretudo para a população preta, na cidade de São Paulo, e a gente está vendo, no transporte público, a utilização desse tipo de sistema, por exemplo, para substituir os cobradores de ônibus.

Então, a gente sabe a partir de que lugar está sendo feita essa discussão. Então, queria colocar, no debate, que a Raquel faz esse debate com o movimento negro, tem feito esse debate com o movimento negro, sobretudo a partir das discussões do Plano Diretor; mas queria colocar, na discussão, que a gente olha também, a partir de uma perspectiva racializada, para a gente entender quem são essas pessoas que não acessam o transporte público e quais são os impactos para essa população no direito e na circulação pela cidade.

Peço desculpas, mais uma vez, e obrigado a todos que vieram aqui. Nós vamos conseguir fazer o debate qualificado, que é necessário.

Obrigada. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Com a palavra, o Sr. Celso Haddad.

O SR. CELSO HADDAD – Alô, alô. Boa noite a todos.

Exma. Sra. Presidente dessa audiência pública, Exmo. Sr. Vereador Toninho e demais autoridades da Mesa, antes de eu falar um pouco da experiência de Maricá com tarifa zero, como nós temos uma audiência pública e obviamente há o direito de todos externarem suas opiniões e seus debates em cima da tarifa zero, vou fazer uma autodescrição minha: eu tenho pele morena; estou vestido, hoje, com uma calça *jeans*, uma camisa azul e um paletó bege.

Continuando – antes de falar sobre Maricá, venho agradecer o convite do Vereador Toninho, que está presente. Estou aqui representando a cidade de Maricá. Falo de autarquia, empresa pública de transporte, obviamente sem nenhum cunho político eleitoreiro e, sim, passar a experiência da cidade de Maricá em olhar a população em um direito social, assim como está emanado em nossa Constituição.

Então, não vemos aqui conjuntos e estratégias nenhuma, só um cumprimento, um dever do Estado ou um direito de todo que qualquer cidadão. Vou fazer uma atualização dos dados.

Maricá hoje, no último Censo, de 2022, tem em torno de 225 mil habitantes; é uma cidade que, com o passar do tempo vem se desenvolvendo e, também vem se envolvendo, é óbvio, através do trabalho da população de políticas públicas que fazem o desenvolvimento da cidade crescer a cada dia.

A Empresa Pública de Transportes foi criada em 2014, e aí é fundamental a fala do Vereador Toninho e a fala do Deputado Federal Guilherme Boulos, com relação a planejamento. A tarifa zero não nasce da noite para o dia. Muito bem falando pelo Daniel, na experiência em Palmas.

Então, a EPT foi criada em 2014 e desde então, com poucas linhas, com pouco ônibus, pôde saber qual é o anseio da população. Se pensarmos em tarifa zero, em Direito ao Transporte, sem ver o que o usuário pretende, o que é melhor para o usuário, o que é melhor para aquela pessoa que sai às 5h da manhã, que pode ser que não esteja aqui – mas acho que

vários estão aqui –, assim, aquela pessoa, sim, é que tem de ser visualizada e tem de ser o melhor para ela.

E a cidade de Maricá, desde setembro de 2014, na criação da EPT, até 2021, que foi o ano onde Maricá, em linhas municipais, a única empresa que faz o transporte municipal coletivo de passageiros é a autarquia Empresa Pública de Transportes. Passamos por anos pandêmicos e, como diz o gráfico que o Daniel apontou, na cidade de São Paulo, a quantidade de ônibus caiu, a quantidade de usuários caiu.

Pode ver lá no Portal da Transparência, temos o intuito maior de mostrar isso: a quantidade de ônibus aumentou, a quantidade de usuários aumentou. Estamos em um estado pandêmico. Prezamos o lucro ou prezamos o melhor para a população? Quando não colocar isso como papel pioneiro, primordial, o transporte vai continuar colapsado.

Pode passar o *slide*. A EPT veio crescendo conforme os anos. Ali está o número de 2022. Como bem passado pelo Daniel, em 2022 tivemos 36 milhões de passagens, de deslocamentos, de pessoas nas linhas da EPT.

Em 2014, a EPT começou com três linhas. Hoje, ela tem 38. Começou com 13 ônibus. Hoje, ela tem 115. Então, estamos olhando para o lucro ou para as pessoas?

Aquilo ali, naqueles 161 milhões, em referência, está mais ou menos o custo da passagem, hoje, que aqui, em São Paulo – é em torno de 4,40? Mais ou menos. Então, você pega 36 milhões e multiplica por isso. É só ver o que o Governo Municipal entende como seu dever. E aquele outro valor não está no cofre de ninguém, não. Está para as pessoas do município. As pessoas deixaram de gastar esse dinheiro e sabe onde estão colocando? Na cidade de Maricá. Está fomentando na sua cidade.

O empresário de Maricá, pergunta se ele quer a tarifa zero? É claro que ele quer a tarifa zero. Você sabe quanto ele deixou de gastar com o Vale-transporte da cidade de Maricá? Pode pesquisar. Pode pegar qualquer Portal de Transparência, pode ir lá olhar.

A EPT recebe o orçamento que a Prefeitura encaminha para a autarquia, para cuidar e gerir o transporte público da cidade. Esse percentual é de 2%. Então 2% do orçamento do

município é encaminhado para um direito social, direito! Lá, fazemos a gestão com responsabilidade. E quem é o principal alvo são vocês, que estão aqui. São as pessoas que, antes, quando não tinha a tarifa zero, não conheciam determinadas regiões da cidade. A pessoa não conhecia um local de praia, ou o centro da cidade, ou um local mais rural, porque não tinha dinheiro. Eu posso pegar um ônibus só no mês, dois ou três, para ir para o meu trabalho e olhe lá.

Não, hoje, a pessoa, de 40 ou 50 quilômetros, de Jaconé, no extremo da cidade, até Itaipuaçu, outro extremo da cidade, pode ir à praia, pode ir ao centro, pode ir em uma loja, pode ir no shopping, pode ir trabalhar, pode procurar um emprego melhor. Porque com a tarifa zero, a família de Maricá economiza de 20% do salário familiar, deixando de pagar o transporte. Então, isso é fomento da economia, é fomento da cidade, como também, o eterno Senador Vereador falou aqui, da moeda social “mumbuca”. Não vou externar, porque, aqui, se trata de uma audiência pública de mobilidade.

Mas a preocupação da cidade de Maricá é com as pessoas. O Governo Municipal se preocupa com as pessoas. Obviamente, Maricá tem 225, é 230 mil habitantes. Como diz aqui, São Paulo tem em torno de mais de 12 milhões; é óbvio, a questão de planejamento, a questão de financiamento, são muito importantes e tem de ser feito com muita sabedoria, com inteligência, com estudo. Só que quando não partilharmos que o transporte é um direito social, é um direito das pessoas e que isso, claramente, vai melhorar a economia e a vida das pessoas, não se caminha.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Finalizando, por favor, Sr. Celso.

O SR. CELSO HADDAD LOPES – Claro. Vou só encerrar, pessoal.

Nós distribuimos um folheto com o QRCode para vocês olharem toda a apresentação, olharem a Empresa Pública de Transportes, o trabalho que é feito desde 2014. O pessoal da comunicação me falou que vai ser distribuído agora, na saída.

O que eu deixo para vocês, nessa primeira audiência pública, é o seguinte: trazendo a experiência de Maricá. Direito nós lutamos para conseguir. Temos de conquistar esse direito.

Parabéns ao Vereador Toninho, Exma. Sra. Presidente. O que tiver de expor sobre Maricá e sobre a exitosa questão de sucesso no transporte, estarei ao dispor.

Obrigado. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Obrigada, Sr. Celso.

Chamo agora uma inscrição feita de forma virtual, Sra. Rosana de Almeida Tierno.

Sra. Rosana está *on-line*? (Pausa)

A SRA. ROSANA DE ALMEIDA TIERNO – Estou sim, mas não quero fazer uso da palavra. Obrigada. Estou aprendendo aqui um pouco mais.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Obrigada.

Então chamo Rafaela Albergaria, do Observatório dos Trens, que fez inscrição de forma presencial. A senhora tem a palavra por 3 minutos.

A SRA. RAFAELA ALBERGARIA – Boa noite a todos.

Eu sou Rafaela Albergaria, sou Coordenadora, idealizadora do Observatório dos Trens.

Primeiro, quero saudar a iniciativa de fazer essa audiência pública, que é um debate tão determinante. Eu vim do Rio para poder participar, porque São Paulo, como centro político que é para esse país, o debate Tarifa Zero é um debate que impacta em todos os outros territórios. É um debate fundamental.

Ouvimos muitas pessoas falarem aqui sobre... e, inclusive, disputarem o sentido dessa audiência pública, além de muitas pessoas falando sobre a importância e afirmando transporte como direito social, mas querer dizer porque o transporte deve ser um direito social.

A pandemia deixou muito claro para nós que é impossível vida sem deslocamento. Nós nos deslocamos para tudo: para acessar a Saúde; para acessar a Educação; para poder encontrar os nossos. Portanto, não existe vida sem deslocamento.

E nós vivemos em cidades que são pensadas em uma perspectiva de interdição. Quando falamos e quando pensamos sobre os horários que organizam o transporte das periferias, estamos falando sobre política de interdição. Estamos falando sobre uma realidade

que impede, hoje, São Paulo – que é um Estado que tem mais de 30% de sua população na informalidade, que tem mais de 2,4 milhões pessoas em desemprego – estamos falando de uma realidade de pessoas que, se não tiverem 8,40 por dia, no bolso, não vão ter a possibilidade de sair da situação de vulnerabilidade.

Então, falar de tarifa social é falar sobre direito, porque a mobilidade, o transporte, fala sobre liberdade. Afinal, deslocar-se fala sobre a nossa possibilidade de existência, lembrando que esse ano completamos dez anos da Jornada de Junho. Quando olhamos para o mundo afora as lutas por direitos civis, elas estão atravessadas pelas lutas de se deslocar. Como foi com Rosa Parks, nos Estados Unidos; como foi a luta contra o Apartheid, na África do Sul; tudo isso passou pelo transporte.

Quando Elaine cita o monitoramento de câmeras, o monitoramento facial nas ruas, quando citamos as operações que interdita jovens de periferia que estão tentando acessar espaços privilegiados na cidade, estamos falando sobre uma política de interdição.

Portanto, falar sobre mobilidade, pensar a tarifa zero, é fundamental para pensarmos o direito à cidade, direito à liberdade, que é condição de realização de Democracia.

Muito se falou, aqui, sobre o plano que está sendo discutido pelo Prefeito, mas, na verdade, se falou também das pessoas que se pronunciaram anteriormente, sobre construção técnica. Uma coisa que temos de pontuar é que a técnica é política. Ela é uma escolha. Temos uma diversidade de formas e estudos que têm demonstrado a possibilidade de se pensar um fundo de custeio para o debate de mobilidade e não falamos. Falamos sobre a taxaço dos impostos que serão necessários para criar o Tarifa Zero, mas não falamos sobre o subsídio massivo do transporte individual.

Esse debate é fundamental porque estamos falando, inclusive, e debatendo, pois, há um Governo que se comprometeu a enfrentar a crise climática. Hoje, o transporte é responsável por 30% das emissões de gás carbônico no mundo. E é a possibilidade de se implementar uma agenda de mitigação e adaptação climática. Pensar transporte, especialmente transporte metroviário, transporte sobre trilhos, é pensar sobre a integração da cidade.

Acho que, muito diferente do que o Holiday falou aqui, sobre não conseguir compreender que esse é um debate de realidade, de materialidade e de existência, nós temos uma realidade de pessoas mortas diariamente por um transporte que pensa como lucro. É impossível fazermos um debate Tarifa Zero se não fizermos o debate de que o transporte precisa ser público.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Finalizando, por favor.

A SRA. RAFAELA ALBERGARIA – A nossa liberdade não pode ser mediada pelo valor.

Perdi uma prima, em 2017, atropelada pelo trem e foi assim que fundei o Observatório dos Trens. Ela estava indo para a faculdade; ultrapassou as barreiras da Educação, ultrapassou as barreiras de interdição do território e foi morta na mobilidade.

E, diante do corpo dela, que ficou oito horas estirado na linha do trem, a Supervia, que é a empresa lá do Rio, disse que era suicídio para não ter de pagar uma multa. Porque, hoje, as empresas, as agências de fiscalização, trabalham como agências patronais. Não pode. As pessoas e o transporte têm de ser pensados como aquele dos navios negreiros: quanto mais gente dentro do trem, mais arrecada. Por isso, temos de ter quilometragem.

Só para terminar, o fundamento, e acho que tem um debate fundamental para se pensar tarifa zero. A tarifa zero é demanda de existência, é pensar como nós planejamos a partir de outros princípios: os territórios que têm menos infraestrutura têm de ter mais investimentos. E aqui, não estamos falando de criar novas formas de taxaço. Estamos falando sobre priorizar o orçamento. Priorizar no orçamento que o transporte coletivo que nos possibilita chegar de cidade sustentável, estamos falando sobre priorizar esse transporte coletivo e priorizar a vida e existência. Priorizar a tarifa zero nos territórios mais empobrecidos. Implementar a tarifa zero principalmente nos transportes que colocam a possibilidade de zerar a emissão de gás carbônico.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Finalizando, por favor.

A SRA. RAFAELA ALBERGARIA – É sobre isso. É sobre existência. Sobre dignidade.

Vou deixar, aqui, alguns dos dados que produzimos, falando, porque, e hoje a única lei que fala sobre comprometimento de renda com transporte diz que o trabalhador só pode ter 6% de sua renda comprometida com transporte. Hoje, um trabalhador de São Paulo que está na comunidade, ele tem comprometido mais de 17% do seu salário.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Por favor, para finalizar.

A SRA. RAFAELA ALBERGARIA – E consideramos o que vive com menos de um salário, e gasta isso com transporte. Então, transporte precisa ser direito, não pode continuar mercadoria. Temos vários...

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Rafaela, você já usou o dobro do tempo. Finalizando, por favor.

A SRA. RAFAELA ALBERGARIA – Temos vários outros pontos. O Daniel já publicou aqui. E vou distribuir também.

Desculpem, obrigada. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Chamo, agora, o Vereador Sansão Pereira.

O SR. SANSÃO PEREIRA – Olá. Muito boa noite. Que Deus ilumine e abençoe a todos aqueles que estão aqui de maneira presencial, e também virtualmente.

Quero cumprimentar nossa Presidente Sandra Santana. Saúdo a todos os membros da Mesa, todas autoridades, meus colegas Vereadores e Vereadoras, bem como os demais que nos acompanham.

Tudo que é para as pessoas, tudo que é para fazer o bem às pessoas, tudo que é para o bem da cidade de São Paulo, me interessa. Estou aqui para isso. Estou aqui para ajudar as pessoas, para ajudar a população.

Se a senhora ou o senhor entrar nas nossas redes sociais, “Sansão Pereira Oficial”, verão que eu ando mesmo nas comunidades. Verão que eu ando nas periferias. Vai ver que,

nessa semana, semana passada, estive em Cidade Tiradentes, onde houve as enchentes. Estive no Iguatemi, estive no Caboré. Então, se vocês nos acompanharem, verão que nosso interesse é exatamente ajudar as pessoas, ajudar a população.

Claro que é muito importante a tarifa zero. É importantíssima para a cidade de São Paulo, importantíssima para a população. Só que ela precisa ser realizada de uma maneira responsável, de uma maneira onde se encontre um equilíbrio, pois há um custo. Há um custo. Então, por isso que o Deputado Boulos falou, aqui, e que alguns tantos mencionaram sobre planejamento, é exatamente isso que está sendo realizado.

Hoje, pela manhã, o Prefeito Ricardo Nunes deu uma entrevista dizendo que estudos estão sendo realizados nesse sentido. Dados estão sendo colhidos. E alguns até mencionam: "Mas, então por que não há ninguém aqui do Executivo, nenhum Secretário?". É porque esses dados estão sendo colhidos ainda. Não são essas informações ainda.

Então, hoje, para vocês terem ideia, são 4 bilhões subsidiados. Hoje, na cidade de São Paulo, a Prefeitura coloca 4 bilhões/ano. E 6 bilhões teriam de ser cobertos. Tem de arrumar a dívida, no transporte são dez bilhões. Hoje, a Prefeitura coloca 4 bilhões/ano. No caso da tarifa zero, então, iria para dez bilhões/ano.

Posso aqui mencionar que, por exemplo, Mariana – há aqui algumas cidades que contam com receitas, por isso têm a tarifa zero. Então, Mariana, recebendo 350 milhões em *royalties* do minério, é uma das cidades. Vou mencionar apenas algumas, mas existem diversas. Maricá recebe 3 bilhões de *royalties* do petróleo em 2022. Lembrando que a cidade de São Paulo é 50 vezes o tamanho de Maricá. Bom, vamos lá. Paranaguá recebeu cerca de cem milhões de ISS da sua atividade portuária.

São valores que ultrapassam, significativamente, o custo da tarifa zero em cada cidade. Em cada uma delas. E há diversas outras. Em Vargem Grande Paulista, dobrou a média de passageiros na cidade, sendo que a principal base de financiamento é uma taxa às empresas, considerada ilegal em decisão recente da Justiça.

A cidade de Talín, capital da Estônia, que tem cerca de 500 mil habitantes, teve a redução de 40% nas viagens a pé, capturadas pela gratuidade do ônibus.

Entre alguns dos maiores municípios brasileiros que implementaram a tarifa zero, já mencionamos Mariana, Minas Gerais; Maricá, Rio de Janeiro; Paranaguá, no Paraná; apenas as duas últimas são classificadas como cidade média, passando de cem mil habitantes.

Queria lembrar, com todo o respeito, ao Exmo. Sr. Ministro da Fazenda, atualmente, Fernando Haddad, que tenho nas minhas mãos, matéria datada de 02 setembro de 2015, revista *Veja*, que ele queria aumentar a gasolina para bancar o ônibus, para bancar o ônibus Tarifa Zero. Vocês podem, portanto, verificarem. Está aqui nas minhas mãos, se quiserem. Revista *Veja*, datada de 02 de setembro de 2015. Estou falando do Exmo. Sr. Ministro da Fazenda, com todo o respeito. É o homem que olha as contas do Brasil, atualmente.

Bem, ele mesmo diz assim, quando Prefeito daqui, em 2016 – inclusive, saiu no *G1*. Está aqui: "É melhor eleger um mágico". Palavras dele, do Exmo. Sr. Ministro, Prefeito, à época, 2016: "É melhor eleger um mágico", diz Haddad sobre Passe Livre". Foi escrito no *G1*, em janeiro de 2016. Olha a responsabilidade. Isso é informação, são dados. Não adianta fazer assim.

O que eu quero expor para os senhores é que há uma responsabilidade, porque tem que se fazer a tarifa zero com responsabilidade, com equilíbrio. Se for feito de qualquer forma, como os diversos senhores da Mesa mesmo falaram, quando for em 2026, esses 18 bilhões vão ter que sair de algum lugar. É algo sério: estamos lidando com a vida das pessoas, com a cidade de São Paulo. O que nós precisamos saber é se a preocupação é com a próxima eleição ou com a próxima geração, porque há um custo. Então, qual é a preocupação? É a próxima eleição ou é a próxima geração?

Na revista *Veja*, de 2015, disse Haddad: "Quer gasolina mais cara para bancar o ônibus?". No *Diário dos Transportes*, em janeiro de 2016, Haddad se mostrou contrário à tarifa e não disse que não ia revogar aumentos – ele que, hoje, é o homem das finanças do Brasil. A gestão Haddad aumentou a tarifa de R\$3,00 para R\$3,80 no seu mandato; já a atual gestão não aumentou nada.

Enquanto a gestão anterior não fez esforços, o Prefeito Ricardo Nunes está liderando um estudo para viabilizar a tarifa zero. Nós não somos contrários. Eu sou favorável, porque eu ando nas comunidades e na periferia, onde há enchentes, eu realizo trabalhos sociais. É só entrarem nas minhas redes sociais, “Sansão Pereira Oficial”, para verem o trabalho que eu faço.

- Manifestações do público.

O SR. SANSÃO PEREIRA – Eu gostaria que respeitassem minha fala, porque, assim, vocês acabam comprovando a fala dos colegas que me antecederam. Eu acho que vocês devem ouvir.

Graças a Deus, nós temos um Prefeito e uma Câmara que estão tratando o assunto com responsabilidade. Tanto é que vocês estão aqui. Caso contrário, não estariam. Vocês estão aqui ouvindo, participando, falando. Isso é democracia. Podem ou não concordar, mas essas são as informações. Se tiverem dúvidas, anotem, procurem, consultem.

Muito obrigado, Presidente. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Obrigada, Vereador Sansão.

Eu gostaria de deixar registrado que tanto o Secretário Ricardo Teixeira como o Secretário Eduardo de Castro se colocaram à disposição para responder a todos os questionamentos por escrito.

Tem a palavra o Sr. Lúcio Gregori.

O SR. LÚCIO GREGORI – Boa noite a todos e todas, a todos os membros da Mesa – particularmente, o Vereador Toninho Vespoli, o idealizador deste encontro.

Eu começo dizendo algumas coisas simples. Primeiramente, os contratos de transporte coletivo no Brasil seguem o modelo estabelecido em 1817, por Dom João VI, quando ele fez a primeira concessão de transporte público, puxado por vaca ou boi, para o Sargento Mor do Palácio.

Desde então, apesar de algumas sutilezas, o modelo continua igual. Fundamentalmente, o cálculo da tarifa é como se o passageiro fosse um custo para o sistema. Acontece que passageiro em sistema de transporte não é custo, é receita. Bastou a Covid-19

acontecer para isto ficar escandalosamente visível: desabou a demanda. Mas desabou o custo?

Não, desabou a receita, porque desabou a tarifa. Tarifa é receita.

Esses equívocos gigantescos existem até hoje, porque os modelos de contratação de transportes coletivos do Brasil seguem o que eu citei. Portanto, precisamos começar a falar seriamente, porque o que existe não é sério e dá margem à ideia de que, quanto mais cheio um ônibus, mais rentável é para o empresário, porque efetivamente o custo é o operacional, é quanto custa andar daqui até ali de ônibus; é o custo do motorista, do cobrador, do combustível, da manutenção, do dinheiro empatado na compra do ônibus, *etc.* Porém, passageiro é uma receita para o sistema, não um custo. É por isso que, primeiro de tudo, eu digo a vocês que nós vivemos em um país de mentirinha no que se refere aos contratos de transportes coletivos urbanos.

Outra questão curiosa é que a Constituição de 1988 diz que o transporte municipal é de responsabilidade do município. Se vocês já viram uma greve de transportes em uma cidade, vocês sabem o que acontece 12 dias depois. A mídia diz para parar, porque a cidade fica paralisada. Agora, em uma greve nacional de transportes coletivos, quem pararia é o país.

Então, dizer que o Governo Federal não tem nada a ver com o transporte coletivo é mais uma dessas coisas típicas de nossas brasilidades pós-1988. Não bastasse a PM ser Polícia Civil.

Foram apresentados aqui os números de 7 bi, de 8 bi e de 13 bi no uso do sistema viário de São Paulo. No Brasil, em 2019, os subsídios aos combustíveis fósseis, como a gasolina, custaram 99,39 bilhões de reais. Além disso, no Brasil não se paga imposto de renda sobre lucros e dividendos. Se uma pessoa ganha 2.500 reais de salário, ela paga imposto de renda. Já um ganho de um milhão de reais em receitas por aplicações financeiras, por exemplo, na Petrobras, só para fazer uma referência, paga zero de imposto de renda. Se fosse estabelecido o imposto de renda sobre isso, o Brasil poderia gerar uma receita adicional de 63 bilhões de reais.

Eu estou citando isso porque um monte de coisa é dito, mas quando são citados certos números e certas referências, a gente vê realmente onde é que está o problema. De um

lado, contratos fajutos de 1817, que não mudam e mesmo quando se estabelece a tarifa de custo *versus* a tarifa de numeração, seguem considerando, na tarifa de remuneração, que o passageiro é custo, não receita. Mas, no final, o que a tarifa acaba sendo? Do ponto de vista do empresariado, tal como está organizado o sistema, a tarifa representa a fonte de suas receitas, de seus dinheiros, do seu negócio. Esse é o primeiro problema.

O Rio de Janeiro, do insuspeito Prefeito Eduardo Paes – insuspeito, porque não é de partido desse ou daquele tipo, acusado disso ou daquilo –, estabeleceu uma coisa óbvia: há concorrência para fretar ônibus e concorrência para operá-los; ou seja, são empresas separadas. Mas, por quê? Porque isso possibilita acabar com uma outra característica que eu não ouvi falar aqui: o mercado monopsônio, como é chamado o mercado de transporte coletivo urbano, que é o contrário de monopólio. Mas o que é o monopólio?

Todos compram só de uma pessoa, que acaba dizendo o quanto vai cobrar. Se não quiser assim, fica sem e não há alternativa de quem comprar. No mercado monopsônio ocorre o inverso: não se consegue fazer concorrência. O insuspeito Pinochet e a insuspeita Margaret Thatcher, da Inglaterra, resolveram fazer concorrência pública. Na época, citaram o capitalismo, blá-blá-blá. O que aconteceu foi que não havia demanda de transporte, de ônibus em lugares com pouco movimento de pessoas; já em ruas de alto movimento de pessoas, três a quatro perueiros disputavam o mesmo passageiro. Assim é no mercado monopsônio: em uma área, o operador tem que operar as linhas rentáveis e não rentáveis e ter sua garagem. Esse sistema, no entanto, resulta em algo muito curioso: em São Paulo, por exemplo, algumas empresas fazem isso há 85, 90 anos, porque acabam sendo dona daquela área onde mantêm a garagem, que é estratégica. É por isso que, no Rio de Janeiro, eles acabaram com a garagem, que passou a ser pública.

Eu disse tudo isso porque senão, fica parecendo que a gente está falando de algo que é abstrato, mas não é, não. Isso é um *big business* brasileiro, um equívoco desde Dom João VI. Às vezes, eu até me sinto envergonhado de ser brasileiro quando eu tenho que explicar algo desse tipo. Mas também adiciono o seguinte dado: no geral, nas cidades onde implantaram a

tarifa zero, a demanda praticamente triplicou. Então, senhores, eu acho que é preciso dar uma parada e pensar um pouco para que que serve a tarifa.

Acho que não precisa dizer mais nada, porque, quando se diz que a demanda triplica, significa que a tarifa está impedindo uma quantidade gigantesca de pessoas de usarem o transporte coletivo. E mais: não é dizer que essa demanda veio de outros meios de transporte, porque, nessas cidades, o número de automóveis em circulação continuou praticamente o mesmo; ou seja, a migração de gente que usa carro para transportes coletivo, só porque passou a ser oferecido de graça, foi baixíssimo.

Adicionalmente, de fontes de rendas possíveis, eu citei algumas, e o Governo Federal precisa fazer parte desse jogo, em geral. Sobre o estudo de São Paulo, me reservo a não opinar, porque estou fora da Administração Pública há muitos anos, mas eu espero que o Prefeito de São Paulo receba um estudo para que nós possamos discutir a partir de dados objetivos e concretos.

Também a revisão do vale-transporte já está mais do que na hora, porque a lei é burra. Ô “paisinho” para fazer lei burra. O resultado é um monte de gente não querendo vale-transporte, porque o desconto em folha é maior do que o pagamento direto da tarifa. Vale-transporte é uma fonte de receita fantástica, e foi isto que a cidade de Vargem Paulista fez: um acordo com os empresários locais, que, em vez de pagarem o vale-transporte da forma convencional, passaram a pagar um valor “x” para todos os funcionários, que foi o suficiente para a cidade conseguir bancar a tarifa zero.

Os automóveis ocupam 70% do espaço viário de São Paulo e não pagam coisa alguma por isso. Para o lixeiro coletar o lixo na porta da casa do cidadão, ele paga uma taxa, mas, para se andar de automóvel pela cidade, não se paga coisa alguma. Para vocês terem uma ideia, a manutenção do sistema viário de São Paulo custou cerca de 60 bilhões de reais nos últimos dez anos. Não é brincadeira.

Eu tenho uma proposta feita, a criação do Conusv – Contribuição pelo Uso do Sistema Viário, uma taxa paga proporcionalmente ao tamanho e à potência do veículo. Isso para

não se fazer o pedágio urbano, que é regressivo; quem tem mais pode usar mais vezes. Já na minha proposta, a taxa é progressiva: o carro menor paga menos e o carro maior paga mais. Em uma hipótese de um real por dia, o custo seria de 360 reais por ano para um carro 1.0, podendo ser pago em dez prestações de 36 reais, valor atualmente de nove litros de gasolina. Um valor de 3,50 reais para um carro grandão e potente, mais poluidor, pode gerar para a cidade de São Paulo, pela frota de 2019, 6,5 bilhões de reais, praticamente o custo do sistema de transporte, tal como é hoje, em 2019. Isso tudo é uma referência.

Resumindo, eu diria que, no geral, o Governo Federal tem que fazer parte desse jogo, porque não é possível dizer que esse é um problema local e não nacional. Além disso, é preciso que a gente realmente reveja as políticas tributárias no Brasil. Como eu disse, quem vive de dividendos e lucros não paga coisa alguma. Isso é uma piada. Sabem em quantos países acontece isso? Em apenas dois: no Brasil e na Estônia. Em todos os demais países, paga-se proporcionalmente conforme a renda que se ganha.

A grosso modo, é isso. Se vocês quiserem mais números, eu posso apresentar ao longo do tempo.

Obrigado. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Obrigada, Sr. Lúcio.

Tem a palavra o Vereador Major Palumbo.

O SR. BOMBEIRO MAJOR PALUMBO – Obrigada, Sra. Presidente.

Nós temos um tema muito importante a ser discutido nesta Casa de Leis. Discutido através de bons projetos e de conversas com o Sr. Lúcio, por exemplo, que fez uma fala muito esclarecedora.

Como ex-Secretário Municipal de Transportes, ele sabe que há dificuldade para isso, a implantação da tarifa zero. O que nós precisamos é adotar as políticas públicas necessárias na cidade para que haja esse tipo de serviço disponível para as pessoas.

Por exemplo, até o ano passado, pessoas maiores de 65 anos estavam pagando passagem. Porém, a discussão realizada pela Comissão do Idoso desta Casa, nós levamos para o Prefeito Ricardo Nunes, que imediatamente acolheu a proposta e foi sensível à causa.

- Manifestações do público.

O SR. BOMBEIRO MAJOR PALUMBO – Não, não. Não foi a Justiça. Foi feito.

- Manifestações do público.

O SR. BOMBEIRO MAJOR PALUMBO – Políticas públicas precisam, sim...

- Manifestações do público.

O SR. BOMBEIRO MAJOR PALUMBO – Só para lembrar, antes que me perguntem: eu ando de ônibus e de metrô. Inclusive, o meu cartão de transporte está aqui comigo. Isso não é um problema.

Agora, nós também temos que lembrar que cidades que fizeram a implantação, como Maricá, apresentam realidades diferentes da nossa. Nós não temos como comparar uma cidade pequena com uma cidade como São Paulo, principalmente pelo preço dos *royalties* do petróleo que elas recebem e outras taxas. O ex-Secretário Lúcio lembrou que nem todas as cidades recebem recursos e conseguem fazer. Então, a gente precisa ter uma grande discussão.

Ouvir, ouvir as pessoas e ouvir os bons projetos. Por exemplo: a senhora que está revoltada com tudo isso; a senhora não gostaria, por exemplo, de ter um Bom Prato Municipal?

- Manifestação fora do microfone.

O SR. BOMBEIRO MAJOR PALUMBO – Não? Não precisa? Já do Estado não precisa? Não precisa ter, por exemplo, as pessoas que estão na rua. Elas têm que ficar na rua.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. BOMBEIRO MAJOR PALUMBO – Não há, senhora. Temos que ter ali, por exemplo, cesta básica.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Gostaria, por favor, que os componentes da plenária pudessem ouvir com respeito os parlamentares e convidados.

- Manifestações simultâneas.

O SR. BOMBEIRO MAJOR PALUMBO – As pessoas que moram nas ruas têm direito de uma moradia digna, senhora, um transporte gratuito, um transporte público decente.

A Sra. Sandra acabou de sair, cadeirante, e não é porque é de graça para ela que ela precisa sofrer como ela sofre no transporte público.

Precisamos trazer para a cidade bons projetos, só que independentemente de quem seja. Se o Prefeito Ricardo Nunes levantou a bandeira e está estudando, os outros anteriores não conseguiram fazer esse estudo. Quem está aqui à frente é um partido de Oposição. Isso não é um problema. A solução vai ser na hora que conseguirmos enxergar todos os problemas que envolvem o assunto para que a gente possa chegar e aplicar na Casa do Povo. Vai ser decidido na Câmara dos Vereadores. Vamos votar “sim” ou “não”.

Agora, se uma cidade tão grande, quase um país, precisa ter o apoio de todos os partidos, independentemente se é da Oposição ou a favor do Prefeito. Se ela tem uma grande ação que possa ser feita, ele precisa votar “sim” e não excluir as pessoas que estão à margem da sociedade, as pessoas que estão fora dessa condição.

Falo isso porque, infelizmente, no programa de segurança alimentar é uma realidade. A Oposição votou contra. Então, temos que unir as nossas ações para que esse projeto dê certo, senão com briguinha política, não vamos conseguir chegar a lugar nenhum.

Obrigado, Presidente.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Obrigada, Vereador Major Palumbo.

Neste momento, chamamos a representante do Movimento Passe Livre, Milena.

A SRA. MILENA SOUZA – Oi, gente.

Assim, fiquei um pouco... até é difícil. Planejei uma fala, mas com tanta coisa que aconteceu aqui fica até difícil de seguir uma fala.

Você vir a uma audiência em que um Vereador chama as pessoas de vagabundas, que chamam pessoas que constroem movimento social que consegue tudo que nós temos de política pública, ela vem a partir de lutas de rua e de pessoas de verdade ganham, como ele disse, cidadão de verdade. Talvez ele não esteja acostumado, porque ele se reúne com *playboys*

mirins e que quando o debate fica sério, eles vão embora. Aí, é difícil você falar que uma pessoa que consegue ficar aqui, chegar na Câmara Municipal, às 19h, é uma pessoa privilegiada, porque um trabalhador de verdade está em um ônibus.

O próprio Vereador Holiday falou um monte de pessoas que não podiam pagar e concordamos com todas aquelas pessoas que não podiam pagar. Então, quem pode pagar? O Momento Passe Livre é um movimento que está há muito tempo na rua e há muito tempo falando da tarifa zero. Há um bom tempo, nós somos chamados de malucos, de utópicos, de “juventude sonhadora”. Agora, a gente vê muita gente que quando falava de tarifa zero, virava o olho e falava “não, isso aí é radical demais” e está aqui, apoiando. Isso é muito importante. Isso é o quê? É a construção da luta de todas as pessoas que estavam na rua, encararam repressões e encararam toda a Oposição. (Palmas).

Então, é muito difícil quando as pessoas falam que a gente está aqui para atrapalhar o estudo do Ricardo Nunes, que isso tudo que não tem. Já teve uma audiência puxada por muitas pessoas, pela Sílvia da Bancada Feminista, que a pessoa responsável pelo estudo, o representante do estudo não apareceu.

Existe a dinâmica e a gente pode apresentar um projeto que está em andamento. Podemos falar: até aqui temos isso. Mas o que acontece é uma omissão ou medo de dizer que não está fazendo algo e não está fazendo, porque pessoas que estão fazendo esse estudo – eu tenho certeza – não são pessoas que usam.

O controle da tarifa zero precisa ser pelas pessoas que usam. Só as pessoas que usam as linhas sabem como elas devem funcionar, os horários que devem passar e não as pessoas que nem imaginam quantas linhas tem, que andam de carro.

Aí, sobre ouvir Vereadores aqui atrás, dando risada sobre o número regredindo – lógico. Se está em declínio, está regredindo, mas se a gente vê cidades, como o Lúcio falou, em que a tarifa zero é implementada e o número de passageiros triplicam; então, quantos passageiros hoje, em São Paulo, não conseguem ir ao seu trabalho? Outro Vereador falou assim: “Ah, mas tem VT. VT a empresa paga”. Acho que está vivendo em um mundo encantado. Não

conhece São Paulo, que está cheio de trabalho informal onde o empregador não quer pagar toda a passagem.

No ano passado, fizemos uma experiência de tarifa zero com a linha 4310 que era a maior linha Cidade Tiradentes/ Parque Dom Pedro. Nessa conversa, com os “cidadãos de verdade” – já que o Vereador estava falando assim – eles falam que se eles pegassem trem até o trabalho seria mais rápido, mas o empregador paga apenas a passagem de ônibus.

Então, é desonesto o debate aqui. É desonesto. A gente está atrapalhando, então, todas as pessoas que estavam atrapalhando foram as únicas pessoas que trouxeram um debate verdadeiro e eficiente.

Outro Vereador veio falar do Haddad. Ele está aqui, hoje? Ele está no comando municipal? Então, se não ajuda, não atrapalha. É basicamente isso. (Palmas)

Nenhum dos Vereadores que se diz tão contrário deram oportunidade. Todos falaram quem não pode pagar. Até parece que estão do nosso lado. “As pessoas mais pobres não podem pagar”. O Vereador que me antecedeu falou da fome. Até parece que para ter transporte gratuito, a gente está obrigando as pessoas a não comerem.

Estamos brigando para que as pessoas acessem os direitos delas, acessem educação, acessem saúde.

- Manifestação fora do microfone.

A SRA. MILENA SOUZA – Eu respeitei a sua fala.

Então, até parece que estamos agindo contra, querendo o ônibus gratuito e que se lasquem as outras pautas. Não é. São prioridades. Como a Rafa falou, é prioridade. O Lúcio trouxe um milhão de dados e precisa de seriedade. Por mais que vocês sejam contrários, sejam honestos. Sejam contrários com dignidade, como o Lúcio, o Daniel e os outros que foram a favor com dignidade. (Palmas).

A tarifa zero precisa ser geral e com gestão feita pelo povo, por quem usa. “Ah, vocês estão atrapalhando”. Atrapalhar o projeto do Ricardo Nunes é falar que a população tem de estar e que tem de ter comprometimento? Não é. É seguir um projeto que não seja de gestão, mas

que seja para a população. Não queremos que a gestão do Ricardo Nunes venha e fale: “O.K, vem e faz”. E na outra, sai. Não. A gente quer que isso fique e que seja para nós e por nós, construído por nós, porque é a única coisa que mantém as coisas construídas pelo povo. Tudo o que conseguimos foi a partir de luta e de movimento social sério e de verdade, como estas pessoas que estão aqui.

Obrigada. Tarifa zero geral. (Palmas).

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Neste momento, passo a palavra a Sra. Raquel Rolnik.

Gostaria de comunicar a todos que se inscreveram, tanto de forma virtual quanto de forma presencial, que enviem seus questionamentos, as suas sugestões, as suas observações por escrito para secretaria da CCJ. Essa é uma decisão tomada com o Vereador Toninho Vespoli por conta do avançado da hora. Tínhamos um limite de até 21h. Já são 21h30.

Vamos ouvir a Sra. Raquel e, por último, o Sr. Rafael Calabria.

A SRA. RAQUEL ROLNIK – Boa noite a todas e a todos.

Observando e ouvindo todas as falas nesta audiência, agradeço muito o convite do Vereador Toninho Vespoli, fiquei refletindo. Que incrível.

Obrigada, Rafaela por ter trazido 2013 para esta Mesa. Por quê? Porque, lá, em 2013, na hora em que o Movimento Passe Livre começou a chamar para a rua dizendo: “não são só 20 centavos”, pautou pela primeira vez de uma forma muito clara que a catraca é muito mais do que aquela coisa chata que faz a gente demorar muito mais para entrar no ônibus e determina, como Lúcio colocou, quem pode e quem não pode se deslocar.

Ela também é um símbolo muito claro de um modelo de cidade que é um modelo de cidade planejado para excluir. O modelo de cidade planejado para excluir – não é por acaso – que no mesmo momento que resolveu exportar a maior parte da população para as periferias, cada vez mais distantes, instaurou – e eu estou falando dos anos 40, do século passado – o modelo do ônibus como sistema predominante de transporte coletivo de passageiros e, ao

mesmo tempo, instaurou – e foi isso que também foi trazido nesta Mesa – o modelo da concessão dos ônibus como um dos negócios mais rentáveis das nossas cidades.

Então, estamos falando de um combo. É um combo, é uma mistura de não-direito de circular com não-direito à cidade com um modelo de gestão de um sistema de transporte que preocupado, sobretudo, com o tal – vocês já devem ter ouvido falar isso mil vezes – equilíbrio financeiro dos contratos.

Por causa do tal do equilíbrio financeiro dos contratos, o transporte tem que ser uma lata de sardinha ineficiente. E a conversa que a gente tem que ouvir sem parar é: “a conta tem que fechar”. Mas qual é a conta que tem que fechar? Então, acho muito importante a gente colocar aqui que a conta que tem que fechar tem que levar em consideração a necessidade de o transporte ser um direito universal, a necessidade de defender equidade no transporte e que isso é fundamental se a gente quiser construir uma cidade democrática, se a gente quiser construir uma cidade antirracista, se a gente quiser construir uma cidade para todos e todas.

- Manifestação fora do microfone.

A SRA. RAQUEL ROLNIK – Uma cidade sem capitão do mato.

Vamos ver os estudos. Então, neste momento, e esta é a segunda questão que eu queria colocar. Que incrível que, dez anos depois, há um consenso entre Situação e Oposição. Várias falas que eu ouvi de vários partidos dizendo: “temos que fomentar o transporte público e temos que garantir tarifa zero”. Se tem essa confluência, qual é a diferença? A questão da disputa eleitoral é uma questão de disputa de projetos de política pública, de projetos de cidade. Portanto, ela é totalmente legítima.

Nos projetos de cidade, temos que pensar qual é o modelo de tarifa zero que estamos defendendo. É um modelo de tarifa zero baseado no equilíbrio econômico dos contratos na reiteração do modelo que orienta toda forma de organização do nosso sistema de transporte público ou estamos falando em finalmente romper com essa ideia e construir um sistema de transporte de qualidade para o usuário? Isso tem um custo. Evidentemente que é um custo. 10 bilhões? Não. 10 bilhões é o custo do modelo atual.

Muita gente já falou: “Onde está a planilha?”. “Onde está a planilha que mostra como são e de onde vem esses 10 bilhões?”. Eu não sei. Não tenho controle desse tipo de custo. Mas eu posso afirmar – e é por isso que é muito importante a gente trabalhar a implantação da tarifa zero não como viabilidade de continuar operando e rolando o sistema de concessão de transporte para ele não falir nos termos em que ele está colocado agora, mas a tarifa zero como um dos elementos, um dos pilares para reestruturar o modelo de circulação e transporte que temos.

Não fazemos isso de uma hora para outra. A gente não faz isso simplesmente dizendo “aquela tarifa que não está entrando na catraca, eu vou te dar com subsídio público”. Não. A gente faz isso revendo completamente o modelo e repensando como é – e aí, há vários elementos que já foram colocados – que vamos garantir não simplesmente não pagar o transporte, que esse já é consenso que conquistamos e isso é genial achar que transporte público é um direito e nós conquistamos isso depois de dez anos, de 2013, e as pessoas negando 2013, mas principalmente como é que nós vamos construir um sistema de transporte público de qualidade e eficiência nesta cidade.

Essa é a questão para nós. Muito obrigada.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Obrigada, professora Raquel.

Neste momento, passo a palavra ao Sr. Rafael Calabria, do Idec.

O SR. RAFAEL CALABRIA – Agora, preciso falar só depois do Lúcio Gregori e da Raquel Rolnik, mas vamos lá.

-Manifestação fora do microfone.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Peço só para segurar o tempo do Sr. Rafael, que não é hábito a gente interromper a fala do convidado.

O SR. LUIZ ROGÉRIO DA SILVA – Peço desculpas, mas é uma questão de ordem.

Nós, cidadãos paulistanos, fomos chamados de burros, fomos chamados de tudo quanto é nome por autoridades as quais nós pagamos as contas. Nós pagamos as contas e nós estamos aqui, hoje, em um debate que é fundamental nesta Casa.

Quando a Mesa – com todo respeito, eu parablenizo a iniciativa – coloca para encerrar as atividades com falas inscritas, eu acho que é deselegante, desrespeitoso com quem ainda tem que falar.

Nesta Casa, por tanto tempo, quando é de interesse dos Vereadores aprovarem o seu aumento de salário, eles viram a noite.

Hoje, diante de um debate importante, às 21h, não ter, no Poder Legislativo representado por vocês, a oportunidade de ouvir os munícipes... Eu acho que não faz sentido uma audiência pública. Então, é só peço a Mesa para refletir novamente sobre isso.

- Manifestação fora do microfone.

(NÃO IDENTIFICADO) – Presidente, só um aparte, questão de ordem também.

Eu sugiro que para que haja oportunidade de nós falarmos, seja reduzido a dois minutos. Eu próprio falaria um minuto e meio. Aliás, posso falar agora se for o caso.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – A palavra está com o Sr. Rafael, por favor.

(NÃO IDENTIFICADO) – Por favor, vou encaminhar uma reconsideração à Mesa para que nós possamos ser ouvidos.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Vocês serão ouvidos. Vocês serão ouvidos na próxima audiência pública. Nesta, vai ser encaminhado por escrito.

Rafael Calabria, por favor. Com a palavra o Sr. Rafael Calabria, por favor.

- Manifestação do público.

(NÃO IDENTIFICADO) – Presidente, eu posso falar um minuto?

- Falas simultâneas fora do microfone.

O SR. RAFAEL CALABRIA – Vamos lá, vou ser bem sucinto para conseguir ter mais falas depois.

Quero só fazer uns destaques antes, na linha do que o colega falou, das falas anteriores. Primeiro, lamentar. Como o Idec é uma organização da sociedade civil, um instituto da sociedade civil, quero lamentar o ataque de alguns Vereadores à participação. É tão

importante ter vindo tanta gente para esse debate, tão difícil a galera conseguir vir, para nós é muito bom, como o Daniel falou, um espaço lotado, jamais pensaria em atacar, seja sindicalizado, associado, o que a pessoa for. Ela se dispôs a vir aqui.

Segundo ponto, os ataques que houve, de modo geral, às falas: o Idec é uma organização pluripartidária, nós dialogamos com pessoas, mandatos, políticos e gestores de vários partidos. Inclusive, um exemplo muito claro que tivemos há três anos, a cidade de Porto Alegre, capital gaúcha, houve uma proposta de reduzir a tarifa lá para dois reais. E na época o debate não estava como hoje, foi bem avançada, uma gestão do PSDB, mas fomos lá falar com o PSDB, conversar, entender a ideia do Partido, ideias muito boas de financiamento, até de criação de fundo de receita.

Então, ficamos bem tranquilos quanto a essa crítica infundada de que é uma questão partidária. Inclusive, viemos à Mesa por convite do Vereador Toninho Vespoli, porque nesta Casa, o Vereador Toninho é um dos que mais tem acompanhado essa pauta, ele acompanhou até a licitação de transportes, que é um tema superchato e burocrático, abriu ações, conseguiu reduzir o tamanho do contrato dos empresários, que a Professora criticou, de 20 para 15, foi uma ação do Vereador Toninho Vespoli.

Então, temos um diálogo com o mandato do Toninho, porque é um mandato que abraça a pauta, há uma visão social importante quanto ao transporte e teve já debates muito importantes, questionamentos também no TCM. Então, quero colocar que essa crítica foi infundada. E claro, o próprio Boulos também está aqui e vem acompanhando essa pauta, debatendo a tarifa zero, até propôs nas eleições passadas.

Dito isso, quero dizer também, ainda em um posicionamento independente do Idec, temos criticado algumas falas, tanto do Prefeito Ricardo Nunes, quanto do Vereador Milton Leite, que têm falado publicamente na proposta de tarifa zero. Respondemos um artigo da *Folha*, no começo do ano, eu, pelo Idec, minha colega Any, que não pôde vir, minha colega Aline, que também está aqui, fizemos um artigo em conjunto defendendo a parte do “sim”.

Era um duelo de “sim” e “não”, fizemos o “sim” de que a tarifa zero em São Paulo é possível, apesar de ponderar se essa gestão vai conseguir fazer ou não, é possível e necessária. E estamos desde primeiro de dezembro tentando nos reunir com a Prefeitura para trocar ideias, fazer um pouco do que foi feito aqui, de apresentar a viabilidade e até ajudar nesses estudos que estão fazendo de como avançar.

Dito isso, é importante dizer que há muitas preocupações das falas que têm vindo e da pressa que tem que se colocar. Como dissemos aqui, até pelo caráter maldoso que a tarifa tem de limitar o acesso, tirar a tarifa vai ter um aumento de uso. Maricá experimentou isso; em Mariana, Minas Gerais, mais do que triplicaram os transportes e em Caeté, também quadruplicou o uso. E quando se tem uma cidade com 9 milhões de usuários e 13 mil ônibus, aumentar o uso é uma questão que dá trabalho.

Então, não é uma mera vitrine do Prefeito, é uma questão que vai dar trabalho, vai ter de ter ações e vai ter principalmente, alguns aqui criticaram o uso de recurso público, vai ter que ter recurso público. Não existe um milagre, não existe mágica e nós, como Idec, defendemos que “sim”, temos que fazer esse debate e entender como será utilizado esse recurso público.

É claro, concordo, entre as coisas que o Vereador Fernando Holiday falou, sobre a progressividade, tem que ter progressividade, taxar mais quem tem mais dinheiro. O Vereador Holiday não falou com essas palavras, mas eu vou completar com essas palavras, temos que taxar mais quem tem mais dinheiro e menos quem tem menos dinheiro.

E é bom lembrar que a tarifa, embora não seja um tributo, é uma taxaço de quem usa o transporte. Então, não estamos criando, estamos, no máximo, substituindo a tarifa que é injusta, que excluí, que reduz o uso, por uma forma dividida nessa taxaço, que vai estimular o uso, vai ser sustentável e gerar um impacto positivo na cidade. Esse debate é importante, porque tudo poderia ser custeado, poderia se custear coisas menos estruturais do que o transporte, mas por que estamos falando em custear o transporte? Porque o acesso das pessoas aos bens, ao consumo, ao lazer, como o Celso, que falou de Maricá, os empresários da cidade, do comércio da cidade, gostam porque é um impacto social urbano, humano e ambiental muito importante.

Então, o debate da progressividade, da taxaçoão que os Vereadores trouxeram aqui, é importante. Claro que é complexo – o colega falou; ninguém bate palma para imposto. Depende de como é feito esse imposto, como vai ser taxado, quem vai ser taxado, como vai impactar esse imposto. E aí, o Idec tem feito também muito debate com outras organizações, algumas até falaram aqui, de como fazer isso, quais são as fontes que a lei permite.

Alguns Vereadores falaram da ideia do Vale Transporte de Vargem Grande e também Paranaguá, que também estão usando essa ideia, as duas foram derrubadas porque o Vale Transporte é uma lei federal. E quando se faz a lei federal, tem que debater melhor como taxar as empresas para conseguir substituir o Vale Transporte para uma lei mais moderna. E esse debate é bastante complexo, porque hoje é uma indenização, um formato meio estranho, então se for colocar em uma taxaçoão, as empresas já pagam contribuição social. Enfim, nenhuma solução aqui é muito fácil e por isso nos preocupa um pouco essa pressa da Prefeitura de São Paulo de querer fazer rapidamente.

Mas como disse, para nós é interessante eles acelerarem, o que a gestão conseguir avançar, se conseguir fazer de madrugada a tarifa zero já seria um baita avanço e vamos conseguir trabalhar para chegar no sistema total – esse também é um dos pontos de atenção que coloquei.

Outro ponto já mencionado aqui, acho que até o Boulos falou, que não pode ser menosprezado: a cidade tem, além dos ônibus, o Metrô e o trem da CPTM, que não estão nesse diálogo e que têm que debater. Não temos conhecimento de um Metrô como o de São Paulo com tarifa zero no mundo; seria inovador. Como precisaria adequar o Metrô para conseguir fazer isso? Então, são debates complexos que estamos tentando, como falei, desde primeiro de dezembro dialogar com a Prefeitura para conseguir direcionar e ver como avançar.

Por fim, se a Prefeitura não conseguir, nesses dois anos que faltam, fazer todas essas amarras que são complexas, em São Paulo, o que a Prefeitura conseguir avançar nessa gestão já seria um grande avanço. Tenho certeza de que o Vereador também ajudaria a debater, outros Vereadores da Casa, para conseguir fazer isso.

No finalzinho, quero dizer que o Professor Lúcio mencionou a questão dos contratos de frota e operação, e a Professora Raquel mencionou como os contratos são prejudiciais e beneficiam o usuário, tanto pela concentração, quanto por pagamento de passageiro. Quero colocar que esse também é um tema que o Idec tem debatido muito e nesse momento, aliás, agora está acabando, inclusive, uma consulta pública do Governo Federal para ter uma lei que direcione para a forma de contratação ou até de gestão estatal, como Maricá fez, como Palmas também adotou recentemente.

Então, é isso, é um pouco chato falar, mas não há uma solução fácil, é uma questão que envolve muitos aspectos de contratação, de gestão, de uso do solo. Se for aumentar a demanda tem de ter mais corredor, mais faixa de ônibus. Para integrar com isso, tem de ter mais ciclovia, mais calçada, os técnicos não consideram isso, mas a galera tem de chegar no ônibus, além de tudo. E com calçadas precárias, com passarela, via expressa no meio... é um baita desafio.

Então, o que temos colocado, na verdade, para a Prefeitura, são pontos de preocupação, defendendo a pauta, mas sabendo que não é ágil. Enfim, tem a operação completa da cidade, falei aqui do Metrô e EMTU, que também pega com esse sistema. O fato de São Paulo ser a primeira grande cidade a colocar esse debate traz desafios.

A Prefeitura não tem mostrado uma abertura para debater. Estamos, agora, aguardando o tal do estudo. Mas é isso, a pauta correta, o Prefeito se abriu ao tema e esperamos que se continue esse debate, Vereadores, com mais espaço, a Comissão que a Vereadora citou, de orçamento, muito importante e vamos seguir o debate, o Idec está aberto para colaborar com a discussão.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Obrigada, Rafael.

A primeira reunião dessa Subcomissão deve acontecer, Rafael, no dia primeiro de março, a primeira reunião da Subcomissão, a reunião de instalação. Foi criada no dia 15 de fevereiro, no dia primeiro de março, deve ser instalada e a partir daí, serão chamadas as audiências, para continuar o debate como está sendo feito nesta noite.

Antes de encerrar, passo a palavra ao Vereador Professor Toninho Vespoli.

O SR. PROFESSOR TONINHO VESPOLI – Então, eu e a Presidente desta audiência, discutimos, quando chegamos aqui e pensamos: “vai praticamente acabar na fala das pessoas”. Por isso falamos assim, acabou, era das 19h às 21h, estamos chegando até às 22h, não tem problema ficarmos até às 22h, nem pela Presidente, nem por mim, já ficamos cinco horas em Comissão, não temos esse problema.

Acho que a Vereadora Sandra Santana tem conduzido a presidência de forma bem democrática, deixou as pessoas extrapolarem, quem tinha três minutos falou por seis e a Vereadora fez isso de forma bem democrática. Não é porque somos de Oposição que não temos de reconhecer quando as pessoas fazem de maneira correta, outros, infelizmente, não.

Mas chegamos a um acordo, eu e a Presidente, temos três falas de dois minutos, porque praticamente já são 22h, não dá para fazer muito mais que isso. Então, para ser democrático, vamos seguir a ordem de inscrição, vamos chamar a primeira, se não estiver presente a segunda, falam três pessoas, dois minutos e encerramos.

Só as inscrições presenciais, nem vamos chamar *on-line*, porque vocês ficaram aqui até tarde, acho que têm prioridade na fala.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Chamamos, nesse momento, o Sr. Leandro Chemalle do DCE da Univesp. O senhor tem dois minutos para sua fala, por favor.

O SR. LEANDRO CHEMALLE – Boa noite. Se em três [minutos] era difícil, vamos tentar falar em dois.

Sou Presidente do DCE da Univesp, que é a Universidade Virtual do Estado de São Paulo, acho que sou o primeiro representante estudantil falando aqui, hoje, nesta audiência e quero pontuar algumas coisas bem rápido.

Primeiro, o debate tarifa zero está em um debate maior que é do direito ao transporte. E os estudantes hoje, na cidade de São Paulo, têm um problema grave em relação ao conceito de meia passagem que a cidade de São Paulo implementa.

Como sou um estudante EAD, a SPTrans decidiu, e não o Prefeito, e não a Comissão de Educação da Câmara dos Vereadores e nenhum especialista em educação, de como eu sou EAD, eu tenho direito a dez passagens por mês e só. Só que eu pago os mesmos R\$30,80 para tirar a carteirinha de estudante todos os anos. E essas passagens que eu recebo, eu vi o pessoal do Jardim Ângela – eu moro no M'Boi Mirim, só que sou estudante do Polo UniCEU Sapopemba, gasto mais de duas horas para chegar.

Ou seja, eu pago do bolso, eu não consigo ter meia passagem suficiente para ir uma vez por semana ao Polo. Esse é um ponto que quero pontuar para o Toninho, para os Vereadores que estão participando, de que nesse debate da tarifa, precisamos refazer o debate sobre a meia passagem estudantil no Município de São Paulo. É uma coisa que, infelizmente, as entidades estudantis presenciais não puxam esse debate, porque é um problema muito mais grave para os estudantes dos cursos à distância.

Outra coisa que quero colocar: quem me conhece do CMTT, eu participo de várias reuniões, agora há pouco falou sobre o mágico, o radar de ser ou não ser o mágico. Quero dizer que há dez anos, eu estava quase largando a carreira de fotógrafo de eventos, porque eu não conseguia me locomover. Participamos de várias audiências sobre a rede de ônibus noturno, e quem diria, o tal do mágico colocou ônibus de madrugada, de 15 em 15 minutos, na porta da minha casa. Isso possibilitou que eu trabalhasse na madrugada.

Infelizmente, as gestões Doria, Covas e Nunes têm atacado a rede do ônibus noturno – não acabou a pandemia –, mas depois da normalização das redes de ônibus diurnas, o noturno continua até hoje com a metade das partidas que tinha até janeiro de 2020.

Então, quem se desloca, hoje, de madrugada, sobretudo, quem vai na direção do Jardim Ângela, sofre muito de madrugada. E aí, o direito ao transporte, na madrugada, hoje está prejudicado porque o Prefeito Nunes, que diz se preocupar com os passageiros e a tarifa zero, ele não retorna as viagens na madrugada, com 100% das partidas. Esse é o ponto que quero colocar.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Finalizando, por favor.

O SR. LEANDRO CHEMALLE – Rapidinho.

E, por fim, fui fotógrafo na eleição, que foi o *beta tech* da tarifa zero, e uma coisa que foi muito grave, foi a falha de comunicação do Poder Público sobre esse tema. Eu percebi, porque estava trabalhando em várias estações fotografando, a quantidade de munícipes que não sabiam que tinha tarifa zero no dia da eleição.

Uma coisa que temos que colocar, embora para nós esse tema esteja na ordem do dia, ele não chega ainda na maioria da população. Precisamos ampliar o debate para que a população entenda melhor.

Muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Obrigada.

Chamamos agora o Lucas Monteiro. Lucas, você tem dois minutos para sua manifestação.

O SR. LUCAS MONTEIRO – Boa noite, todo mundo.

Bem, acho importante resgatar uma coisa que a Raquel falou, outros falaram também, que o transporte só está aqui, hoje, por causa de uma luta histórica de centenas de milhares de pessoas nesse país.

E essa luta histórica é que colocou o transporte na Constituição. E foi essa luta histórica também que permitiu que a tarifa zero fosse discutida e fosse colocada. E essa luta histórica teve também um papel importante, me parece, em elaborar um projeto de lei. Existe um projeto de lei elaborado como fruto dessa luta, que é um projeto de lei elaborado em 2011, o Toninho assinou, a Raquel assinou, o Mussa assinou também, mais gente assinou.

Então, existe um projeto de lei e acho que deu bastante tempo, de 2011 até 2023, para os Vereadores estudarem, conhecerem esse projeto de lei e terem acesso a isso, porque é um projeto produzido pelas pessoas que estavam nessa luta. Acho importante retomar isso, retomar esse estudo. É um projeto bastante detalhado, extenso, foi fruto de uma luta bem extensa.

Além disso, é importante lembrar também que é só com a luta, com mobilização, é com a mobilização do pessoal lá do SOS M'Boi Mirim, é com a mobilização de vários lugares, de lutas que existem nesta cidade por transporte há muitos anos, que conseguimos coisas. Em 2014, organizamos linhas gratuitas e foi por causa disso que se conseguiu a Linha Mambu-Marsilac, senão não tinha a Linha Mambu-Marsilac. Nós colocamos essa linha para funcionar de graça na cidade de São Paulo com a força da população se mobilizando, ali. E é só com a força da população se mobilizando que vai ter tarifa zero. É só a população se mobilizando que vai colocar a tarifa zero em pauta de novo.

E aí, não cabe alguém recuar agora, por conta de uma demanda eleitoral, de uma pauta que é histórica do movimento. Não pode recuar de uma pauta que é histórica do movimento por conta de demanda eleitoral. Tem que manter a pauta e manter isso em foco e tem que manter essa luta. Não pode agora recuar disso.

Muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Obrigada, Lucas.

Chamamos agora Luiz Rogério, da entidade EcoTrabalhismo. Você tem dois minutos para suas considerações.

O SR. LUIZ ROGÉRIO DA SILVA – Boa noite a todos.

Novamente gostaria de parabenizar a iniciativa da Mesa por um debate que é tão importante para o cidadão paulistano. Acho que temos um encontro de gerações, porque em 2013, é importante ressaltar, eu fui preso nas manifestações de junho, respondi um inquérito criminal, estive no DEIC respondendo por esses atos para hoje nós estarmos aqui tratando, ironia do destino, estou aqui novamente, tratando sobre o passe livre.

Atuo com a questão ambiental e quando falamos de tarifa zero, de passe livre, primeiro, o Poder Público tem de pensar, essa lei é para quem? É para empresário, para lucro, de conglomerados do transporte? Não, ela tem de servir ao cidadão paulistano. E o que for necessário para que essa lei seja aprovada, porque ouvimos os técnicos e nenhum mostrou que é inviável. A Oposição, de forma mais irracional, o show, espetáculo, sequer conseguiram... E se

você perguntar o que foi dito aqui, ah, não sei. Mas os especialistas estão aqui e todos, é possível, sim, a implementação do transporte livre, é possível a implementação do passe livre já em São Paulo. Basta o Poder Público ter a iniciativa, se juntar com os técnicos, com o melhor da sociedade, com as universidades, com os especialistas, com os Governos Estadual, Federal, e juntos trabalharmos para aprovar uma política pública de passe livre universal.

Falar de passe livre não é falar somente de transporte, é falar de equidade social, falar de igualdade, do direito de transporte. Falar sobre a questão da mobilidade urbana, falar de uma questão que está na pauta, que é a questão climática, principalmente. Nós estamos no mundo, a ONU se reuniu recentemente para discutir algo que só se via nos filmes, que é a questão de o risco da humanidade entrar em colapso. Por quê? Por conta dessas energias fósseis que ainda predominam na sociedade por conta do lucro.

Então, só quero parabenizar, mais uma vez, a iniciativa. Encerro minha fala e digo passe livre já, tarifa zero. E que mais debates como este sejam expandidos para a periferia, para que todos possam participar.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Muito obrigada.

Nós todos agradecemos a presença de vocês, dos convidados. Agradecemos ao Vereador Toninho pela iniciativa. Essa é primeira das muitas audiências que, com certeza, teremos.

Nesse momento, declaro encerrados os nossos trabalhos e realizada a audiência pública.

Boa noite a todos.