



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

**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

**SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR**  
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

**COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO  
AMBIENTE**

**PRESIDENTE: PAULO FRANGE**

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA  
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo  
DATA: 21 setembro de 2011

**OBSERVAÇÕES:**

- Manifestação fora do microfone
- Exibição de imagens

**O SR. PRESIDENTE (Chico Macena)** – Bom dia a todos e a todas presentes. Declaro aberta a 19ª audiência pública da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, no dia de hoje, 21 de setembro de 2011.

Informo que esta reunião está sendo transmitida através do portal da Câmara Municipal de São Paulo: [www.camara.sp.gov.br](http://www.camara.sp.gov.br), *link* Auditórios On-Line.

O objetivo desta audiência é debatermos a Lei 14.266 de 06 de fevereiro de 2007, que cria o sistema cicloviário do Município de São Paulo. Incorporaremos, inclusive, uma série de sugestões que a sociedade civil e os cicloativistas, algum tempo, vêm propondo na revisão desta lei. É resultado de várias audiências públicas e seminários que já realizamos.

Daremos início a esta audiência. Apresentarei as propostas de mudança na lei. Em seguida, abriremos para os presentes se manifestarem a respeito dessa revisão. No final, será produzido um relatório, pois a ideia é incorporar possíveis sugestões aqui apresentadas a um Substitutivo à lei, que está em debate nesta Casa.

- O Sr. Chico Macena passa a referir-se às imagens na tela de projeção.

**O SR. PRESIDENTE (Chico Macena)** - Em 2002, quando houve o debate do Plano Diretor do Município de São Paulo, a ideia da ciclovia foi colocada no Plano Municipal de Circulação Viária de Transporte do Município de São Paulo. A ideia era ter um plano diretor de mobilidade urbana anexo ao Plano Diretor do Município de São Paulo. No entanto, esse plano de mobilidade urbana não foi apreciado nem votado pela Câmara Municipal de São Paulo. Num período posterior, o Executivo retirou esse plano. Vários dos conceitos, inclusive rotas, foram previstas no Plano Diretor do Município de São Paulo, aprovado em 2004.

O projeto de lei que previu o sistema cicloviário foi um dos primeiros projetos de lei elaborados no início do mandato, no caso do meu, em que reunimos cicloativistas, técnicos, - uma experiência que já vinha da Secretaria do Verde e Meio Ambiente - e alguns grupos de debate dentro da Companhia de Engenharia de Tráfego.

A lei foi aprovada em fevereiro de 2007. A ideia é a criação de um sistema cicloviário

no Município de São Paulo. Portanto, não apenas a previsão de ciclofaixas, ciclovias, bicicletários para ciclos, mas de incorporar um sistema que favoreça o uso da bicicleta, dentro de políticas urbanas e de uma visão de mobilidade urbana. Inclusive, prevendo a sua integração modal com outro sistema prioritariamente de transporte público da Cidade, foi concebida a ideia de um sistema cicloviário e nós trabalhamos muito com essa perspectiva.

A partir disso, a definição da bicicleta no contexto urbano e apresentação de uma infraestrutura mínima. É uma definição que já existe no Código de Trânsito Brasileiro, nós apenas consolidamos de bicicletário para ciclo, ciclovia, ciclofaixa, faixa compartilhada.

Aí veio o reconhecimento oficial por parte do Município de São Paulo do modal bicicleta, como modal de transporte público, porque toda vez que puxávamos o debate das ciclovias, ciclofaixas, o incentivo ao uso da bicicleta - quem não estava dentro do processo de debate da discussão -, sempre encarava a bicicleta só como instrumento de lazer.

Fizemos questão de consolidar na lei, como está no Código de Trânsito Brasileiro, que a bicicleta é um modal de transporte, portanto tinha de ser incorporada como tal.

Atribuição do Governo para incentivo do uso da bicicleta no deslocamento urbano. Creio que esse é um ponto que ainda requer muito debate entre nós, no Executivo e até na sociedade civil. Porque se houve um avanço no reconhecimento formal da bicicleta como modal, inclusive até em algumas secretarias - no caso particular da Secretaria do Verde e Meio Ambiente -, não podemos dizer que haja esse reconhecimento de todo o Executivo.

Quando digo Executivo, não quero particularizar somente na Prefeitura, porque quando vamos para o Governo do Estado e outras instâncias, percebemos que a bicicleta não é encarada como modal de transporte. Por mais que esteja previsto no Plano Nacional de Mobilidade Urbana, no Ministério das Cidades, que a Secretaria do Verde tente incentivar, percebemos que algo ainda requer uma mudança cultural, de paradigma, dentro da gestão pública em todos os níveis.

Em alguns debates coloquei um pouco da minha dificuldade, mais da minha

experiência, dentro da Companhia de Engenharia de Tráfego. Fui Presidente da CET, por incrível que pareça. No começo, alguns engenheiros chamavam-me de antipresidente, por alguns valores que tentei colocar lá.

Quando assumi a CET, a sua missão era a de cuidar da fluidez dos automóveis com segurança no Município de São Paulo. Depois de intensos debates, muitas resistências, dois anos depois, conseguimos mudar a missão da CET para cuidar da mobilidade urbana, das pessoas, bens e serviços na Cidade.

Tratava-se de outro paradigma, outra concepção. Entrou a vertente do transporte público, como por exemplo, a CET começou a trabalhar com via livre, com o embrião que veio a ser o corredor de ônibus, passe livre, etc. e outras políticas na área de microacessibilidade, pedestre, acessibilidade e o grupo de estudos que, inclusive, tinha na CET e que trabalhava as ciclovias. Mas era algo de ter de romper resistências e se criar certa governabilidade para executar políticas efetivas na área. Faço este histórico para dizer que, muitas vezes, encontramos, mesmo quem está no Executivo, fazemos um diálogo com estas resistências diariamente na relação com as várias esferas do Executivo municipal, estadual e federal, mas é um movimento constante para romper esta barreira cultural dentro da gestão de políticas públicas e temos que sempre trabalhar nesta perspectiva.

A introdução dos bicicletários em terminais de ônibus e estações de trem, nessa visão da intermodalidade, inserção da bicicleta no planejamento de novas vias, viadutos, pontos e parques. E é outra dificuldade que temos enfrentado porque a maioria dos projetos viários, inclusive, que tenho presenciado aqui na Câmara Municipal, não tem incorporado o estudo da ciclofaixa. Muitas vezes, é colocado apenas quando a Secretaria do Verde e Meio Ambiente coloca como medidas mitigadoras do impacto ambiental, de impacto urbanístico.

Uma questão concreta, por exemplo, é a do monotrilho, em Cidade Tiradentes está previsto porque foi colocado como medida mitigadora. Na obra do viário que foi apresentada de mudança do viário, na readequação arborística da região, o primeiro estudo do metrô não

estava prevendo, daí você tem de ir lá e impor pela força, inclusive da lei, que isso seja feito.

Implementação de infraestrutura de sinalização para o trânsito de bicicleta. Então, não preciso dizer qual é a dificuldade que vocês têm. Não existe uma sinalização adequada, não só para aqueles que se utilizam da bicicleta, mas para aqueles que se utilizam da via pública de um modo geral saberem respeitar também o modal bicicleta.

Estudo e planejamento de ciclorotas; permissão de bicicletas nos vagões de trem e metrô; obrigação de possuir estacionamento de bicicletas em estabelecimentos públicos e privados. Essa tem sido a grande briga e esse é um dos objetos aqui da revisão. Campanhas educativas pró-bicicleta, campanha de publicidade em torno da promoção do assunto e temos encaminhado, inclusive, agora um pedido ao Ministério das Cidades para que o Fundo Nacional de Trânsito, que é este o nome que ele tem, que os 5% que vai para o Fundo Nacional, que faça campanhas massivas para incentivar a mobilidade sustentável nas grandes cidades e incentivar o uso da bicicleta nos grandes centros urbanos também.

São desdobramentos da lei que de uma maneira geral colocou, abriu um pouco este debate do uso da bicicleta em várias regiões do País. Trabalhamos a partir desta lei para fazer o debate do Orçamento do Município, portanto, não adianta nada prever políticas públicas se não existe também recursos orçamentários para que se materialize.

Inclusive, isso teve alguns desdobramentos em lei, fizemos alguns projetos de lei para ter garantias de recursos na implantação de ciclofaixas em São Paulo. Virou referência não só para São Paulo, mas também para outras cidades, no que diz respeito à emissão de licenças ambientais,

**então, como medidas mitigadoras foi colocada (rodízio 4)**

Tornou-se referência não apenas para São Paulo, mas para outras cidades, para emissão de licenças ambientais. Como medidas mitigadoras, foi apontada a necessidade da viabilização do sistema; além de terem sido feitas referências a alguns casos de estudos de planejamento

urbano.

As ciclovias e as ciclorrotas – Aduutora Rio Claro, 7km; Radial, 12km; Guarapinga, 3km; Brooklin, 13km – perfazem os 35km, que é a quantidade considerada boa para o deslocamento. Além destas, há outras que precisam de algum tipo de obra, revisão ou sinalização para que estejam adequadas, como exemplo, podemos citar a Marginal Pinheiros, Faria Lima, Sumaré, Inajar de Souza, Estrada do Parque Tietê, a de Itaim-Moema-Brooklin, Jardim Helena, Jardim Brasil. E hoje saúdo o anúncio da Butantã-USP, que o Governo Municipal anuncia.

Nove estados adaptaram esta lei, transformando-a em leis estaduais; e 32 municípios também a usaram para transformá-la em lei.

Com base em uma série de debates, em que muitas coisas acertadas, conforme expus, não são cumpridas, e também com base em seminários, análises, revisão e contato que temos com algumas entidades cicloativistas, percebemos a necessidade de uma revisão da lei, que é o que queremos concretizar neste momento.

Esperamos, com essa revisão, que sejam preservadas todas as garantias previstas em lei. A ideia, portanto, não é perder, na revisão, as conquistas, ou mesmo reduzir as garantias já previstas, mas, pelo contrário, ampliá-las.

Ampliação e equiparação dos triciclos não motorizados, a bicicleta, permissão de lei de transporte de bicicleta dobráveis em trem, metrô e ônibus; a autorização para a realização de convênios com municípios vizinhos. Isso porque queremos fazer rotas intermunicipais, numa ideia de sistema que integre todos os desejos de origem e destino das pessoas, começando a incorporar essa visão metropolitana de um sistema cicloviário.

Hoje, as viagens realizadas na cidade de São Paulo não mais se restringem ao território do município, ainda que sua origem e o seu destino se encontrem nele. São Paulo, pelo seu caráter, sempre atraiu viagens entre a Região Metropolitana. Por isso temos de favorecer a sustentabilidade dessas viagens.

Ampliação de locais e estabelecimentos, que devem prever áreas para estacionamento de bicicleta; a criação do Conselho Municipal de Política Ciclovária.

Sabemos que existe um grupo para esse fim dentro da Secretaria do Verde e Meio Ambiente. Mas talvez, por força de lei, seja possível darmos um caráter intersetorial a esse grupo, para avançar, inclusive, na perspectiva de suas atribuições.

Sobre o prazo de adequação, de 360 dias, já há a reclamação de que um ano é muito tempo. Então vamos trabalhar com a perspectiva de 90 dias, para permitir a adequação do que estiver irregular ou em desacordo com a lei.

**Além disso, criar alguns instrumentos (segue Rod. 05)**

---

e alguns instrumentos que o Município não dispõe para fiscalizar e que incorporamos na lei, tais como: advertência, para que estabelecimentos – ou mesmo o Governo do Estado, e outros entes da Federação, com algum tipo de obra ou atuação em São Paulo – possam estar se adequando; multa; e, inclusive, no caso de estabelecimentos privados, colocar como condição o alvará de funcionamento desses mesmos estabelecimentos. Portanto, prevendo a cassação do alvará.

O desdobramento da lei levou a outras leis na Casa, como a Lei 14.178 que institui o Dia Municipal Sem Carro – uma lei que eu e a ex-Vereadora Soninha apresentamos e foi aprovada – comemorado, aliás, amanhã, mas a lei previa uma série de medidas de conscientização e de educação. Era uma lei restritiva no Centro da Cidade, ou seja, proíbe a circulação de veículos no Centro da Cidade de São Paulo e a punição seria uma multa

educativa. A pessoa receberia uma autuação pelo desrespeito, discriminando qual a implicação por ele ter desrespeitado, colocando a questão da mobilidade sustentável e dando incentivo a outros meios de transporte não poluentes, os quais garantem maior mobilidade, inclusive.

Perceberemos que essa lei não está sendo implementada na sua plenitude.

Transformou-se em lei a criação da Rota Cicloturística Márcia Prado, aliás, um exemplo de articulação e necessidade de convênio com outros Municípios e o projeto de lei - que esperamos aprovar ainda este mês – que institui o fundo municipal de desenvolvimento de trânsito. Essa lei já existe e, na verdade, estamos dispendo a destinação de 10% do fundo para implantação do sistema cicloviário no Município de São Paulo.

E uma lei – nessa linha de conscientização, divulgação e mudança da cultura – no sentido de criar o Museu da Bicicleta em São Paulo.

Pode passar para outra projeção, por favor.

Vejam a revisão da lei e, aqui, no Artigo 1º é uma precisão do texto: não muda do ponto de vista de conteúdo.

Por favor, o seguinte slide.

A ideia é que o artigo 1º - nós dividimos, pois estava num texto só – seja assim: “Fica criado o sistema cicloviário do Município de São Paulo com as diretrizes de aperfeiçoar e ampliar a infraestrutura cicloviária; implantar medidas necessárias à inserção da bicicleta ao sistema de circulação; promover a melhoria da qualidade ambiental e urbanística do Município; ampliar a acessibilidade e mobilidade da população, reduzindo o uso do transporte motorizado e promover o desenvolvimento sustentável.

O transporte por bicicleta deve ser incentivado em áreas apropriadas e abordado como modo de transporte para as atividades cotidianas, devendo ser considerado o modal efetivo da mobilidade da população”.

Pode seguir, por favor.

“Para efeitos dessa lei, serão adotadas as seguintes definições: bicicleta, veículo de

transporte individual, não motorizado, não poluente, não emissor de ruído; ciclista: condutor sujeito às leis de trânsito vigentes no que couber”.

Os triciclos são aí incorporados e introduzimos o conceito na lei de que as bicicletas de modelo dobrável são consideradas bagagem de mão e podem ser transportadas em qualquer outro modal de transporte. Essa é uma grande mudança que estamos propondo na lei.

Seguinte, por favor.

**Acrescentamos: “O sistema cicloviário do Município será... (Rod... 06)**

Acrescentamos: “O sistema cicloviário do Município será formado por rede viária para transporte por bicicleta, ciclovia, ciclofaixa e faixa compartilhada e rodo-operacionais de ciclismo, locais específicos para estacionamento, bicicletários e para-ciclos.

Procedimentos, Atividades, Sistemas de Gerenciamento do Tráfego Cicloviário inserido no gerenciamento geral do tráfego do Município de São Paulo; e também órgão de planejamento, execução e manutenção do sistema cicloviário”. Esse, talvez, seja um dos grandes gargalos na implantação.

“O sistema cicloviário do Município deverá articular o transporte por bicicleta, implantar infraestrutura, implantar trajeto cicloviários”. E ao invés de agregar aos terminais de transporte coletivo urbano infraestrutura apropriada para guarda de bicicletas estamos propondo implantar estacionamento de bicicletas em terminais de ônibus, trens e metrô ou em qualquer outro terminal de transporte coletivo público, bem como nos prédios, vias e logradouros públicos. Propomos, como parte da lei, estabelecer negociações com o Governo do Estado para permitir acesso especial em trens e metrô, no modal metro-ferroviário.

Promover atividades educativas e não desconsiderando promover atividades de lazer e a conscientização ecológica.

Caberá ao Executivo por meio de órgão competente consolidar o programa e as ciclovias serão constituídas de pista própria para a circulação de bicicletas separadas fisicamente do tráfego geral e atendendo que seja totalmente segregada, poderão ser implantadas na lateral da faixa de domínio das vias públicas, no canteiro central, em terrenos marginais às vias férreas, nas margens dos cursos d'água, nos parques e em outros locais de interesse, ter traçado e dimensões adequadas para a segurança do tráfego, que é o que está previsto no Código de Trânsito Brasileiro e na ABNT.

A ciclo-faixa consistirá em faixa exclusiva destinada à circulação de bicicleta e limitada pela sinalização específica utilizando parte da pista ou da calçada. A ciclo-faixa poderá ser adotada quando houver impossibilidade técnica ou falta de espaço físico para a construção de uma ciclovia. A faixa compartilhada poderá utilizar parte da via pública, deve ser utilizada apenas em casos especiais para dar continuidade ao sistema cicloviário ou em parques. Então, se priorizando a questão da segurança e, nesse caso, o compartilhamento é previsto, mas tem de ser executado de forma adequada e, em alguns casos, com a devida sinalização. A faixa compartilhada poderá ser instalada na calçada.

“Os terminais de estações de transferência e sistema de transporte público – terminais intermunicipais, estações de trem, de metrô, órgãos públicos, edificações públicas, centros de lazer, comerciais e serviços, shopping centers, condomínios, e uma série de equipamentos públicos, além de centros de compra, calçadão, centros de convenções, deverão possuir espaço seguro para o estacionamento de bicicletas ou para ciclos, ou bicicletários como parte de estrutura de apoio ao modal de transportes”. Aqui, inclusive, temos sistema de estacionamento público no Município de São Paulo que nós queremos nele seja prevista área para bicicletas. Todos conhecem a zona-azul, estacionamento rotativo. Agora a Prefeitura está dizendo que hoje vai lançar, anunciou que lançará edital para três garagens subterrâneas no Município de São Paulo, e nós queremos a reserva de vagas para bicicletas.

“Os locais de estacionamento público e privado devem reservar espaço para

estacionamento de bicicleta na proporção de uma vaga para cada dez de automóveis. Nos estacionamentos pagos o valor será 33% do cobrado do automóvel. A implantação e operação dos bicicletários em imóveis públicos ou privados poderão ter controle de acesso se aprovado pelo órgão de trânsito do Executivo Municipal”.

“A elaboração de projetos e construção de praças e parques, incluídos os parques lineares com área superior a quatro mil metros quadrados deve contemplar o tratamento cicloviário nos acessos do entorno próximo, assim como para-ciclos no seu interior.” Estamos mudando a distância de 100 metros para 200 para a implantação de locais reservados para bicicletários até por conta de reclamação – não só do poder público – porque é difícil encontrar área num raio de 100 metros, 200 metros ficam razoável, podemos pensar em ampliar um pouco mais.

As novas vias públicas em viadutos e túneis devem prever espaço destinado ao acesso de circulação de bicicleta, isso está previsto na lei. No art. 2º estamos mudando, colocamos que o Executivo deverá implantar ou incentivar a implantação de ciclovias ou ciclofaixa marginais as linha férreas em trechos urbanos de interesse turístico nos acessos às zonas industriais, comerciais e institucionais. Os projetos nos parques lineares previstos no Plano Diretor Estratégico, Programa de Metas do Município e nos Planos Regionais Estratégicos deverão contemplar ciclovias internas e quando possível dê acesso aos parques, em conformidade com estudos de viabilidade aprovada.

O sistema cicloviário do Município de São Paulo promoverá ações educativas, de conscientização, de promoção da acessibilidade da bicicleta, de aplicação da sinalização vertical, horizontal, semaforica incorporando o modal, e criação de um centro de educação para ciclistas, que poderá ser uma adaptação dos vários centros de educação que existem, de trânsito na cidade de São Paulo porque temos de incorporar à questão do transporte público, coletivo e também o por bicicleta. A negociação com o Estado visando permitir acesso ao transporte naquilo que é atribuição do Governo do Estado, transporte metropolitano sobre

pneus ou trilhos; estabelecimento de convênios e parcerias com os municípios vizinhos.

Para conduzir a implementação do sistema tem de haver a formulação de políticas cicloviárias para o Município de São Paulo fica criado o Conselho Municipal. Esse assunto foi debatido em vários seminários, e ele terá a função de deliberar sobre as políticas cicloviárias do Município de São Paulo, e será composto por dois representantes da Secretaria dos Transportes, de Infraestrutura Urbana, Verde e Meio Ambiente e dois representantes eleitos pela associação representativa dos ciclistas e dois representantes eleitos da sociedade civil.

Agora temos a regulamentação que ocorrerá por conta do Executivo.

Aqui temos as sanções que não estavam previstas em lei, as advertências, multas e cassação do alvará.

Essa, então, é a proposta de alteração na lei atual. Uma vez apresentada, está aberta a sugestões. Pergunto se a Secretaria do Verde quer se manifestar. (Pausa) Depois.

Estão abertas as inscrições.

A sempre Vereadora Soninha está presente, uma vez Vereadora, sempre Vereadora. Venha compor a nossa Mesa. (Pausa)

Tem a palavra a Soninha.

**A SRA. SONINHA FRANCINE** – Chico, é um prazer participar de audiência pública para valer, quando podemos discutir de verdade um assunto. Fiz algumas observações sobre o PL que propõe a alteração. No parágrafo 2º do art. 2º, que trata da bicicleta modelo dobrável que é considerada bagagem de mão e pode ser transportada em qualquer meio de transporte público ou privado, como trem, ônibus e metrô, em qualquer dia e horário desde que dobrada etc e tal.

**O meu receio é o seguinte...(08)**

Meu receio é o seguinte: é muito fácil a assessoria do Prefeito dizer que o Legislativo Municipal não tem o direito de dizer o que o metrô e o trem urbano devem aceitar como bagagem.

É até um argumento aceitável, pois, de fato, a Prefeitura não pode legislar sobre o que vai transportado no metrô.

Mas, então, o que acontecerá se o Sr. Prefeito, enfim, acatar o argumento e se esse argumento for apresentado mesmo como deve ser, acarretará o veto do parágrafo como um todo, uma vez que não se pode vetar uma palavra simplesmente. Então, acabará em veto todo o artigo que dispõe ser a bicicleta dobrável é bagagem.

Seria mais prudente dizer que é bagagem e será aceita no transporte público municipal, ou melhor, deverá ser, pois a Prefeitura tem o direito de determinar isso. E claro, fica aberto o precedente para que o transporte público – administrado pelo Estado – acabe acatando e incorporando isso também.

Ou, de alguma maneira, decupar o texto e incisos e, se for o caso de vetar, então, veta-se só inciso e preserva-se o texto do parágrafo.

O Artigo 9º, em seu § Único dispõe: “A ciclofaixa poderá ser adotada quando houver impossibilidade técnica ou falta de espaço físico para construção de uma ciclovia”.

Minha divergência é: dá a entender que a ciclovia é sempre a primeira opção e, se não der – por uma razão ou outra -, vem a ciclofaixa como segunda opção. Na verdade, em alguns casos, a ciclofaixa é a melhor opção. Assim, eu mudaria essa redação, ou seja, não daria uma noção de prioridade: melhor escolha possível, ciclovia, se não der, ciclofaixa. Não.

Depois, no Artigo 10º § 2º, fique com dúvida. Se a ciclofaixa pode ser implantada na calçada, qual seria a diferença, ou melhor, porque chamar de faixa compartilhada aquela implantada na calçada? Até por que a calçada não é faixa. Calçada é calçada.

Acredito que em algumas situações, podemos permitir o uso compartilhado da calçada, dependendo muito dessa calçada – o próprio texto, alias, faz as ressalvas todas -,

mas não entendi, repito: uma ciclofaixa na calçada e uma faixa compartilhada na calçada, se a calçada não é faixa propriamente.

Então, eu diria: o uso compartilhado de calçada, e aquelas ressalvas todas eu colocaria lá no artigo da ciclofaixa, sabem: “desde que autorizado, devidamente sinalizado pelo órgão executivo municipal de trânsito, nos casos em que não comprometer a mobilidade segura e confortável do pedestre”.

E, no Artigo 11, § Único, eu deixaria essa parte para regulamentação posterior, pois agora, podemos concluir que o Paraciclo deverá ser em ‘U’ ou em ‘R’ para não danificar a bicicleta.

Mas, se cravarmos isso em termos de lei, depois para mudar isso, tem de tramitar tudo de novo. Por isso, poderíamos deixar previsto para regulamentação posterior qual é o modelo mais adequado de paraciclo, entendendo que pode haver várias outras possibilidades, as quais ainda nem conhecemos ou não desenvolvemos.

No Artigo 12, acho que 1 vaga para cada 10 automóveis é pouco. Na minha opinião, deve ser uma vaga de bicicleta para cada 5, pois uma vaga de bicicleta ocupa um espaço tão pequeno.

E no Artigo 14: “O Executivo deverá estimular a implantação”, era isso que estavam falando agora, da área de estacionamento a 200 metros. Considero que tem de ser como num outro artigo: “O Executivo deverá implantar ou estimular a implantação”, estabelecendo como uma das obrigações do Executivo também.

E, por último, no Artigo 19, gostaria de pleitear 1 vaga para a Secretaria das Subprefeituras nesse conselho. É claro que a Subprefeitura tem conhecimento e experiência local, que é muito importante. Por isso, devem ter assento também.

No mais, parabéns de novo por elaborar isso tão a sério; tão para valer.

**O SR. CHICO MACENA – Obrigado, Soninha. (Segue... Rod. 09)**

**O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) – Obrigado, Soninha. Você percebe que ela**

trata da questão do inciso, o que pode ou não ser vetado.

Tem a palavra o Sr. Marcelo Bruni, representando a Secretaria de Coordenação das Subprefeituras.

**O SR. MARCELO BRUNI** – Bom dia, Vereador. Bom dia a todos. Estou, neste momento, representando o Secretário Ronaldo Camargo, impossibilitado de vir.

Como a Soninha muito bem disse, a Secretaria de Subprefeituras, por excelência, trata desse tipo de assunto na questão de mobilidade urbana, uma coisa afeta somente à Secretaria de Transportes. Nós temos representantes no grupo Pró-Ciclista. Fizemos reuniões, no início deste mês, acerca dos comentários relativos ao seu projeto. Os resultados foram encaminhados à Secretaria de Transportes que imagino já tenha encaminhado ao senhor, em nome do grupo.

Parabéns, - como disse a Soninha – esta é uma audiência de verdade. Temos, também, a felicidade, a nossa colega da Secretaria do Verde está presente e pode dizer, ontem, saímos de uma reunião do Conselho Gestor da Operação Urbana Faria Lima e vamos fazer uma ciclovia no canteiro central da Av. Faria Lima a curto prazo, como decorrência das ações de requalificação da avenida dentro do âmbito da Operação Urbana Faria Lima. Agora, será feito o trecho compreendendo o Largo de Pinheiros até a Av. Cidade Jardim, já como parte do grande projeto que sai do Parque Villa Lobos e vai até o Parque Ibirapuera, com possível derivação para o Terminal da Rua Capri. Felizmente, esse é um projeto antigo e que, agora, está saindo do papel, de fato.

Com relação aos outros assuntos, estou aqui para colher as impressões que o grupo e os presentes externarem para levar ao Secretário, mostrar as preocupações da comunidade ciclista cicloativista para nos sintonizarmos e podermos colaborar no processo.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Chico Macena)** – Obrigado, Marcelo. Passo a palavra ao Sr. Matias, do Ciclocidade.

**O SR. MATIAS MICKENHAGEN** – Bom dia Chico, Soninha e todos os presentes, principalmente os ciclistas que se esforçaram para poderem estar aqui.

Fizemos uma reunião, na quinta-feira passada, para conversar sobre a lei e as possibilidades que vemos de aperfeiçoamento dela. Primeiro, parabéns, porque na lei tem muita coisa importante para os ciclistas. Essa da bicicleta dobrável, no artigo 1º, § 2º é uma parte importantíssima e que, realmente, vai possibilitar a intermodalidade na Cidade. As pessoas vão passar a usar a bicicleta como meio de transporte integrado a outros meios.

Na questão das bicicletas dobráveis, as pessoas questionaram sobre o fato dela precisar estar bem protegida, totalmente. Em alguns momentos, esse é um fator que dificulta muito o transporte dessa bicicleta dentro de um vagão de metrô ou de um ônibus. Você precisaria ter um bolso ou alguma outra coisa que possibilitasse isso, porém, nem sempre essas bicicletas têm.

Passarei para uma parte comentada pela Soninha e que, para nós, foi a mais importante e a mais polêmica durante toda a nossa conversa. Refiro-me do 5º ao 7º artigo, praticamente,

**em que está sendo colocada ... (Segue Rod. 10)**

Refiro-me do 5º ao 7º artigo onde está posta à questão da hierarquização. Primeiro, quanto a fazer uma ciclovia e se não for possível fazer uma ciclo-faixa e tudo mais. Quanto a isso quero dizer que existem estudos demonstrando que deixar bicicleta na via costuma ser mais seguro. Quando você faz uma estrutura separada e entre a rua e essa estrutura vai ter poste, ponto de ônibus, etc. No momento em que o ciclista está nessa estrutura e chegar ao cruzamento, o motorista que está na rua não percebe bem o ciclista porque faz parte de uma massa parada, que está do lado direito, como poste, ponto de ônibus. Então, quando chega no cruzamento, se o carro vai virar à direita, muitas vezes a pessoa não vê o ciclista. É mais difícil perceber o ciclista quando está em estrutura separada. A estrutura mais próxima da rua é mais

segura, por incrível que pareça. Além disso, a estrutura como uma faixa simples do lado direito da rua, que originalmente é chamada de ciclo-faixa, ela pode ser implementada com muita facilidade. Para fazer uma faixa como essa do lado direito da rua você vai gastar muito, muito menos do que fazer uma estrutura separada.

O Sr. Bruno falou sobre o trecho Faria Lima até o Parque Vila Lobos, que é como sendo a forma mais lógica, pegar e usar o canteiro central para fazer uma ciclovia. Talvez uma via do lado direito resolva muita coisa, possibilite que você não faça impermeabilização do canteiro central, que está em uma região de vale importante que tenha permeabilidade. E uma ciclo-faixa do lado direito resolve muita coisa. Temos regiões, como a Eliseu de Almeida, que há tempos tem ciclovia prevista e o pensamento é que seja no canteiro central, assim como na Avenida Sumaré e tudo mais. Questionamos esse modelo – e é uma questão mais técnica que vai ser decidida caso a caso – de colocar estruturas no meio da via porque, por exemplo, na Eliseu de Almeida. Nela você tem trechos longos em que não há travessia. Então, para um ciclista acessar algum comércio, do lado direito da via, ou para as pessoas que realmente vão fazer uso da bicicleta, o uso mais comum, como ir à padaria, fazer alguma coisa no próprio bairro, essas pessoas vão ter dificuldade quando se coloca a ciclovia no meio da avenida, pois impossibilita o acesso ao comércio local.

O que a Soninha falou sobre a hierarquização a gente não elaborou texto, nada disso, para ser protocolado. Gostaríamos que fosse revisto, vamos rever isso textualmente para protocolar alguma coisa mais consistente.

Sobre as vagas, achamos um pouco caro que seja cobrado 33% do preço dos carros. Se você pensar que na região central em muitos lugares é cobrado dez reais a hora para carros, pagar 3,30 reais a hora para a bicicleta é um pouco caro, não é pertinente porque não ocupa tanto espaço.

No art. 10º fizemos uma observação também parecida com a da Soninha. Por acaso ela pedala e nós também! (Risos) O artigo afirma que o Executivo deverá estimular a

implantação de locais reservados para bicicletários num raio de 200 metros de terminais, estações, etc. Entendemos que o Executivo deverá implementar e não estimular a implementação. Estimular a implementação dá margem a dizer: tá, vamos estimular o comércio local a fazer alguma coisa ou alguém que não ele, o Executivo. Quanto a isso, há algumas possibilidades fáceis. Por exemplo, a rua João Cachoeira que têm vagas para carros recuada da rua, se você pegar meia vaga no começo e no final do quarteirão e colocar um U, resolve muito para o ciclista porque vai ter a cada meio quarteirão uma vaga de carro que poderá ser utilizada pela bicicleta.

Bom, era isso. Obrigado pela possibilidade de estar aqui para discutir a questão de uma forma oficial e tudo mais.

**O SR. PRESIDENTE (Chico Macena)** – Obrigado. Na verdade, a gente agradece pela oportunidade de conversar com vocês. Não tem sentido debatermos uma revisão, uma lei se não for para atender às necessidades reais da cidade, no caso dos usuários dela.

Registro a presença do Vereador Ítalo Cardoso acompanhando a audiência pública.

Passo a palavra para Daniel Santini, que também é da Ciclocidade.

**O SR. DANIEL SANTINI** – Bom dia Chico, presentes. Primeiramente, quero agradecer quem veio de bicicleta, foi já uma colaboração ter vindo de bicicleta. Fico feliz de estar aqui bastante gente que a gente conhece, que tem discutido, que tem participado muito deste momento de mudança que a cidade está vivendo.

Como o Mathias colocou, na Ciclocidade tivemos a preocupação de discutir a lei, pegar todos os tópicos do documento, reunir um grupo grande para falar, eu, o Mathias e a Aline e o Gabriel, também presentes. Estamos representando um coletivo, o número de pessoas é grande. Infelizmente, devido o horário da audiência não deu para todos virem, mas é uma voz coletiva para falar sobre o uso da bicicleta na cidade.

O Mathias delineou os principais pontos, apresentou as principais críticas que temos ao projeto, que nós avaliamos como positivo em seu todo. Quero reforçar crítica que

tanto o Mathias quanto a Soninha haviam feito quando aos art. 5º, 6º e 7º. Dá a entender que a prioridade – e acho que tem a ver com o nome da lei, Lei de Ciclovias – é criar primeiro as ciclovias, depois as ciclofaixas e então pensar em compartilhamento. Está elencado dessa maneira. Questionamos bastante porque ao ler o primeiro parágrafo do art. 7º, que fala que a faixa compartilhada deve ser utilizada somente em casos especiais para dar continuidade ao sistema cicloviário. Isso me intriga porque pelo Código Brasileiro de Trânsito toda faixa deve ser compartilhada. Para chegar até aqui utilizamos o compartilhamento, na prática. Na verdade, ter o compartilhamento com o trânsito significa fazer a sinalização, incentivar o motorista, criar todo um sistema para facilitar a vida de quem está participando disso.

Quando o Mathias falou sobre a segurança no trânsito, pode parecer contra senso falar em bicicleta junto com carro amplia a segurança. Mas quando se tem à presença do ciclista a tendência é o trânsito ser mais devagar, os carros ficarem mais atentos, o cuidado com a vida ser mais lembrado e isso pode fazer toda a diferença para o modelo de cidade que temos. Mas o trânsito vai ser mais devagar, o trânsito já está horrível! Na verdade, é uma maneira de diminuir o número de congestionamentos, melhorar a fluidez.

### **Você diminui o ritmo do trânsito, interrompe o para acelera... (12)**

Você diminui o ritmo do trânsito, interrompa o para, acelera, para acelera...Melhora a fluidez do trânsito. Isso não estamos falando apenas de impressão pessoal de ver a cidade de uma maneira diferente, mas também a ciclocidade está bem organizada nesse sentido, temos coordenadorias de pesquisas, sou da coordenadoria de participação pública e da coordenadoria de comunicação. Temos a coordenadoria de pesquisas, tem gente trabalhando, pesquisando, diversas cidades tem modelos de compartilhamento ousados, até. Em Paris, por exemplo, o compartilhamento não é feito com carros, é feito nas faixas de ônibus. Tinha

algumas regiões da cidade talvez seja uma alternativa a desconsiderar. São esses três parágrafos, acredito ser os parágrafos achados para pensarmos em conjunto, tentar pensar alternativas. Vamos apresentar uma proposta, devemos ir até o final da semana, entregar um documento com sugestões oficiais nossas da simplicidade para tentar ajudar nesse trabalho importante que está sendo feito.

Além disso, acredito que o Matias, ponderou bem os demais pontos e acrescentaria, mas a importância de se ter um órgão gestor, o que será responsável pelo ciclo, pelo sistema, ele ter um vínculo muito forte com a pasta de transporte. Temos visto, não só em São Paulo, mas em algumas cidades que existe alguma confusão relativo ao lugar da bicicleta. Tem experiência da bicicleta estar vinculada ao Verde e Meio Ambiente, ao esporte. acreditamos e defendemos que a bicicleta tem de estar na pasta de transporte. Oficializando isso é uma alternativa para podermos cobrar, pedir, acompanhar melhor de como está sendo a implementação. E o último ponto, aproveitando que é a semana do dia Mundial sem carro, que é tradicionalmente celebrado no mês de setembro, colocar que não existe uma diferença de ódio, ou intolerância em relação, em relação a carro, pelo contrário temos uma postura consciente de que o carro ele tem um lugar na cidade, e a nossa briga é para que exista um equilíbrio e que seja reconhecido direitos de todos de circular na cidade. Felizmente, temos uma minoria hoje circulando de carro na cidade, as pesquisas mais recentes, desde as pesquisas do Ipea, até outros estudos, não só em São Paulo, mas por todo o Brasil, indica que é a minoria que andam de carro. E temos uma concentração muito grande de investimentos públicos na ampliação da infraestrutura para os carros. Construção de túneis, avenidas, viadutos. Acredita, e ai a intermodalidade, acreditamos que deva haver um sistema público de transporte eficiente que pode ser combinado muito bem com o sistema de transporte alternativo, com o uso de bicicleta. Temos como construir um sistema mais eficiente. São Paulo, infelizmente, tem servido de exemplo de como a priorização do transporte motorizado individual é fracassada. É uma receita certa para trânsito, chateação. Uma cidade chata, fedida

e esse momento que estamos vivendo, pode ser um momento de transformação que pode sim influenciar outras cidades. Podemos transformar São Paulo, em uma cidade mais limpa, eficiente, com as pessoas praticando esporte, vivendo outra realidade, vivendo a cidade, conversando durante o dia nos deslocamentos. Pode transformar São Paulo em uma cidade mais divertida, tem um potencial muito grande de melhorar a vida de muita gente. diminuir a violência no trânsito, salvar vidas e tudo mais. Agradecendo o nobre Vereador Chico Macena, pela oportunidade de estar aqui colocando nossas posições e deixando aberto Ciclocidade, para qualquer eventual consulta, não só nesse projeto mas futuros projetos...

**...essa posição de dialogo, nos agrada muito... 13**

nos agrada muito. Podem contar conosco na briga para melhorar a vida do ciclista urbano.

**O SR. PRESIDENTE (Chico Macena)** – Tem a palavra o Sr. Eduardo, que sempre acompanha as audiências públicas da Comissão de Política Urbana.

**O SR. EDUARDO** - Bom dia. Parabéns, Vereador Macena por, mais uma vez, tratar de um projeto tão importante para a cidade de São Paulo, como é a regulamentação do sistema cicloviário. Gostaria de colaborar em relação a alguns termos colocados.

No art. 1º, quando se fala em criar um sistema cicloviário no Município de São Paulo como incentivo ao uso da bicicleta para transporte e usa apenas a palavra “transporte”, e depois, nos outros artigos posteriores, são colocados “lazer”, “patins”, por exemplo. O art. 3º, no parágrafo sétimo, também se refere a isso. Creio que deveria ser colocado “transporte” e “lazer”, para já demonstrar essa intenção no cabeçalho.

Vejo também alguns posicionamentos como, por exemplo, o de que o ciclismo é um transporte individual.

Um pai, quando está levando uma criança à escola, não está agindo num

transporte individual. Então isso tem atraído um pouco de individualismo nos ciclistas – que não é bom.

Também tenho restrições ao termo “não motorizado”. Parece-me que estamos formando uma lei para o presente. Creio que tínhamos de pensar no futuro. Trocaria a palavra constante do parágrafo quarto do art. 1º, que diz: “Ampliar a mobilidade e a acessibilidade da população, reduzindo o uso do transporte motorizado”. Colocaria assim: “reduzindo o uso de veículos pesados, com ruídos e poluentes”. Neste caso, faríamos uma lei pensando no futuro. Porque, afinal de contas, uma motriz elétrica é um motor também, e o futuro caminha para uma atividade híbrida entre o elétrico e a propulsão humana. Portanto, é possível que a lei tenha um ganho de validade. Poderia ser: propulsão humana, elétrica ou similares. Se, no futuro, utilizarmos outra forma motriz que não provoque poluição ou ruído, também vai ser possível aceitar nesse compartilhamento.

Os triciclos de propulsão humana, elétrica e similar equiparam-se às bicicletas.

O termo “no que couber”, que entra no artigo, é muito vazia. Creio ser necessário especificar mais quais são as atribuições que o Código Brasileiro de Trânsito nos propicia para cumprir.

Ciclovias na Faria Lima: o tempo dela já passou. Isso era para ser feito no passado. Agora, tem a ciclofaixa que chega até o Parque Villa-Lobos. Já é uma área bem atendida. Terá, no futuro, o prolongamento da ciclovia do Rio Pinheiros para a USP. Já tem dois trajetos para lá, e agora estão pensando em fazer ciclovia na Faria Lima. Quer dizer, é uma certa incoerência, porque lá já tem muito cruzamento. O tempo da Faria Lima já passou.

Aliás, toda cidade valoriza zoológico e jardim botânico. A única cidade que não valoriza é a nossa. Um canteiro imenso ali da Bandeirantes, de onde poderia descer uma ciclovia para o jardim botânico e para o zoológico da Cidade, mas, infelizmente, não vemos essa cultura de espalhar esse tipo de mobilidade. Parece-me que sofremos um *apartheid* urbano a partir da 23 de Maio, Rubem Berta e Washington Luís – um lado da cidade que tem

desenvolvimento e o outro não.

Agora, basear também construção de ciclovias em demanda de ciclismo também não é certo. Se a pessoa não pode andar de bicicleta no espaço, ela não vai andar, então não vai constar na estatística a demanda. A demanda é mais urbana do que ver bicicleta passando, contando quantas passam. Isso está errado.

Mencionei o parágrafo sétimo: “Promover o lazer ciclístico e a conscientização ecológica”. É nesse ponto que eu sugiro que seja incluído, no primeiro artigo, a palavra “lazer”, porque, senão, teríamos que colocar: bicicletas para o trabalho, para o comércio, para o lazer, enfim, especificar os tipos de uso.

Já que a intenção é fazer transporte com bicicleta, até porque sinto que a ciclovia e muitos ativistas têm essa linha de transporte, eu sugiro não confundir com a ciclofaixa de lazer, porque esta é mais até do que ciclovia, porque o que ela tem trazido para a Cidade em termos de benefícios, de qualidade de vida, de compartilhamento, de amizade entre as pessoas, não tem o que pague. Na ciclovia, você vê o cara passando, e, às vezes, ele nem te cumprimenta; na ciclofaixa não. Então ela é mais do que ciclovias.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Chico Macena)** – Tem a palavra a Sra. Aline, da Ciclocidade.

**A SRA. ALINE** – Bom dia! Aqui represento a Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo. Queria parabenizar esta audiência pública. É muito bom conversar com os ciclistas, enfim, com quem está na rua.

Todos os pontos, segundo percebi, já foram bem debatidos. Apenas gostaria de fazer um adendo ao art. 11: “As novas vias públicas, incluindo pontes, viadutos e túneis, devem prever espaço destinado ao acesso e circulação de bicicletas”. Acho que deveriam ser consideradas não apenas as novas vias, mas todos os projetos de ampliação. E por que não as vias antigas serem readequadas?

Era basicamente isso. Obrigada.

**O SR. PRESIDENTE (Chico Macena)** – Tem a palavra o Sr. Pedro Guasco.

**O SR. PEDRO GUASCO** – Bom dia a todos. Queria, em primeiro lugar, parabenizar o Vereador Chico Macena, pela iniciativa da lei e da audiência pública para conversar com os ciclistas e com a população.

Não vou entrar no mérito da lei. **Peço licença... (segue Rod. 15)**

Peço licença para fazer um convite, especialmente aos ciclistas - mas sugiro que você também acompanhe -, pois temos, na região, um movimento focado na ideia da transformação da Chácara do Jóquei no Parque Pequeninos. Esse movimento tem outras pautas, como a da ciclovia da Eliseu, muito importante. Lá dentro, também, há uma área reservada para a educação, que estamos tentando que seja utilizada para uma Etec.

Quanto ao convite para os ciclistas, trata-se do seguinte: nós praticamente ganhamos aquela área da Chácara, há uma negociação em curso para que haja uma doação, mas já havíamos programado uma mobilização para o abraço à Chácara e uma pedalada pela Eliseu. O ponto de partida da mobilização é a Paróquia Nossa Senhora de Fátima, do Padre Darci, que é ciclista também, “puxa” o movimento e, por isso, está interessadíssimo na construção dessa ciclovia.

Temos também uma turma com outro perfil, no qual entra a Associação Comercial, a Igreja Católica, a Igreja Protestante, o pessoal das enchentes, movimentos populares, enfim, um pessoal com outra dinâmica para o qual podemos dar um grande apoio. No entanto, o movimento não funcionará direito se não puxarmos a mobilização a partir dos ciclistas, que, afinal de contas, é o pessoal que vai de fato fazer a pedalada.

Esse convite é para que nós nos organizemos. Se vocês tiverem interesse em fazer essa mobilização de massa, conseguiremos apoio para engrossá-la. A ideia é fazermos a mobilização no dia 17 de dezembro, pois o dia anterior, apesar de ser aniversário do Butantã, é uma sexta-feira. No dia 17, um sábado, pela manhã, poderíamos fazer as duas coisas.

Já entrei em contato com alguns de vocês por telefone, mas reforço o convite da mobilização. Precisamos marcar uma reunião organizativa. Já temos uma dinâmica na Paróquia Nossa Senhora de Fátima. Há um horário em que costumamos estar lá, mas estamos dispostos a ir aonde for mais fácil para vocês, no horário que for mais conveniente, para fazermos essa reunião.

Em relação à Chácara do Jóquei, a situação está bem encaminhada. Não sei se acontece ainda esse ano. A forma de aquisição será doação, o que, juridicamente, vai facilitar muito. Se acontecer ainda neste ano, peço aos Vereadores que fiquem atentos e, imediatamente, apresentem emenda de verbas para projeto, pensando num projeto que seja participativo. Nossa preocupação agora é qual vai ser o modelo, pois já temos um modelo na cabeça. Inclusive, há, do nosso lado, o pessoal da Arquitetura da USP e algumas pessoas da Educação Física. Temos mais ou menos ideia da demanda, e gostaríamos de que fosse garantida a forma participativa.

Reforço o convite para organizarmos a pedalada e o abraço à Chácara do Jóquei, na Vila Sônia. O abraço acontecerá entre a Eliseu de Almeida e a Avenida Francisco Morato, naquele terreno gigantesco que está alça que liga as duas avenidas. Estamos programando o abraço para o dia 17 de dezembro, um dia depois do aniversário do bairro do Butantã. Meu convite é para que comecemos a organizar esse evento. Daí o pedido para que os ciclistas nos procurem e “puxem” esse tipo de iniciativa, pois, se não, não haverá sentido.

Desculpem ter entrado em outro assunto, muito obrigado a todos.

**O SR. PRESIDENTE (Chico Macena)** – Obrigado, Pedro. Passo a palavra para o Sr. Roldão Soares, da Organização Cultural Defesa da Cidadania.

**O SR. ROLDÃO SOARES** – Boa tarde. Em primeiro lugar, parabênizo o Vereador Chico Macena pela realização desta audiência pública. É assim que se constrói a cidadania.

Faço parte da ONG Organização Cultural Defesa da Cidadania. Atuamos também na região do Butantã. Em relação à ciclofaixa, minha análise é que ela, como lazer, já existe

em São Paulo. A ciclovia faz parte da estrutura da mobilidade urbana. Moro na região da Vila Sônia e levo minha filha para o trabalho na parte da manhã. Vejo que na Avenida Eliseu de Almeida passa muita gente de bicicleta que vem da região de Taboão da Serra. A ciclovia da Eliseu de Almeida já era para estar pronta em 2010. Não sei por que razão até hoje não fizeram se há projeto e tudo o mais. Eu gostaria que o Vereador tomasse ciência desse fato e lutasse para que essa ciclovia saísse o mais rápido possível.

A proposta da ciclovia engloba o seguinte o trecho que começa na divisa de Taboão da Serra e chega à USP. Há outra ciclovia que sairia do Jardim Colombo, encontrando-se na Avenida Eliseu de Almeida, próximo ao Shopping Butantã. É uma região plana, onde dá para se instalarem ciclovias, e já há projeto; mas não sei por que razão não foi feito até agora.

Penso que a proposta de instalação de ciclovia na Avenida Faria Lima é importante, mas percebo que o projeto fala muito em ciclofaixa. Para mim, ciclofaixa não é a solução; a solução é ciclovia em São Paulo. Para podermos discutir mobilidade urbana, temos de pensar em ciclovia.

Às vezes, vejo motos transitarem por ciclovias. Muito raramente, mas vejo. Deveria haver câmeras que multassem os motociclistas que trafegassem na ciclovia, pois essa via é exclusiva para bicicletas e transporte que não emita poluição ou ruído.

Por fim, quero dizer que é importante estarmos mobilizados para defender a cidadania. Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Chico Macena)** – Passo a palavra ao Thiago, da Ciclocidade.

**O SR. THIAGO BENICCHIO** – Na verdade, começo neste ano, na Faculdade de Saúde Pública, doutorado com o tema deslocamento ativo, transporte ativo. Agradeço a oportunidade e manifesto minha felicidade por ver o pessoal presente.

Quero destacar alguns aspectos que foram discutidos até agora. Observo que São Paulo, em princípio, ter saído na frente com a lei e essa lei ter inspirado muitas outras leis,

acabamos - por conta da complexidade da Cidade e pelo fato de São Paulo ser o centro rodoviário do Brasil - por ficar para trás tendo em vista a série de experiências bem sucedidas que já há em vários lugares do Brasil.

Quero destacar um pouco do que disse o Santini. Para os que, como eu, trabalham na área da Saúde, é muito fácil tomar decisões a partir dos princípios que norteiam o SUS, por exemplo. Talvez o que não fique tão claro para todo mundo é o princípio que está norteando a construção desse sistema cicloviário. Se o princípio for, pura e simplesmente, a manutenção, a agilização ou a otimização do fluxo de materiais e de pessoas da Cidade, temos um jeito de fazer a coisa. Se, para além disso, o princípio for repensar o tipo de cidade que queremos, se for fortalecer o senso de comunidade – e já existe uma série de evidências de que o transporte ativo, não só a bicicleta, fortalece o senso de comunidade e o controle social, diminui a violência, melhora a significação do espaço público, fortalece o espaço local -, há uma série de benefícios que ultrapassam o mero fluxo de gente e de mercadorias.

Cito o pensador Marc Augé, que trata dos “não-lugares”, basicamente aqueles espaços por onde transitamos, mas com os quais não temos nenhuma relação afetiva. O que observamos em São Paulo é que, cada vez mais, temos não-lugares, lugares por onde passamos, mas onde não sabemos o nome de ninguém, de onde não gostamos, *etc.* Enfim, tanto faz como tanto fez. Isso é péssimo para uma cidade, porque os não-lugares são espaços propícios à violência, à delinquência, à exclusão social.

O Vereador bem disse que é difícil para o Poder Público, para o Executivo entender todas as vantagens que decorrem de um sistema cicloviário, como a valorização do pedestre, por exemplo. Esses benefícios imateriais não povoam a cabeça da maior parte dessas pessoas, até porque hoje, segundo a pesquisa origem-destino, quem mais usa a bicicleta em São Paulo - e não a dobrável – é o trabalhador.

Trago alguns argumentos para talvez ajudar a Frente que vai lutar em prol disso no Legislativo, argumentos que são mais numéricos, financeiros e monetários. Um aumento

muito modesto do transporte ativo, bicicleta e caminhada é capaz de promover uma melhoria de milhares de anos salvos na comunidade, e com saúde, um aspecto importante quando pensamos no poder da mão de obra de uma região. Esse é o resultado um estudo recente publicado no *Lancet* há dois ou três, em uma série de artigos que buscam entender de que forma conseguimos atacar o principal problema de saúde que há hoje nos países em desenvolvimento, que é a epidemia de doenças crônicas: obesidade, doenças cardiovasculares, AVC. Quem não tem na família uma pessoa com um desses problemas é um felizado. Na verdade, a grande maioria de nós conhece pelo menos uma pessoa ou com diabetes, ou com hipertensão, etc.

O segundo argumento é a mitigação dos problemas ambientais que temos vivido. E, aí, peço licença para discordar um pouco do que disse o colega Eduardo. Se pensarmos pura e simplesmente na mitigação de gases do efeito estufa, o veículo elétrico resolveria perfeitamente. Porém, a questão é muito mais complexa do que isso. Esse mesmo estudo que citei mostra que cenários alternativos considerando somente uma mudança da matriz energética traz um benefício muito maior para a mudança do modo de transporte, em que pese que o ideal seria termos os dois. O carro também traz uma série de benefícios para nós, desde que ele não seja usado de forma irracional, como temos feito hoje em dia em nossa sociedade.

Para terminar, eu gostaria de retomar essa questão de como é interessante decidir a partir de princípios. O colega Bruno disse que a ciclovia da Faria Lima será implantada. Aí, mesmo questões técnicas muito simples ficam fáceis de serem decididas: “Vou usar uma ciclovia ou uma ciclofaixa?”. Depende. Talvez, numa grande avenida, eu não precise de uma ciclofaixa, porque não tenho um comércio local. Então, posso usar uma ciclovia.

#### **Agora, na Faria Lima é melhor usar uma ciclovia ou uma ciclofaixa?... segue 18**

Agora, na Faria Lima é melhor usar uma ciclovia ou uma ciclofaixa? Pode ser que uma ciclofaixa seja melhor, ou, se uma ciclovia, ergue-se o asfalto para o carro pedir licença para os pedestres e os ciclistas passarem por cima da faixa ou o ciclista desce ao nível da rua

e compete com o carro que vai virar de súbito.

Então, são questões que vêm antes das decisões que tomamos.

**O SR. PRESIDENTE (Chico Macena)** – Obrigado, Thiago.

Tem a palavra o Sr. Felipe Niski.

**O SR. FELIPE NISKI ZVEIBIL** – Boa tarde a todos. Minha dúvida é em relação ao texto. No seu início, fala-se em áreas apropriadas e depois desse termo se dá a descrição do que é a bicicleta. Só fico com medo que, sem definição, esse termo abra margem para que o Poder Público possa definir o que é ou não uma área apropriada. Então, talvez se deva acrescentar no texto a definição do que é uma área apropriada e o que ela abrange.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Chico Macena)** – Tem a palavra o Sr. Gabriel Siqueira, da Ciclocidade.

**O SR. GABRIEL SIQUEIRA** – Bom dia. Parabenizo e cumprimento toda a audiência desta reunião. Eu queria apenas ressaltar alguns pontos que discutimos na Ciclocidade. Primeiramente, sobre o artigo 1º, que estabelece as diretrizes. Gostaríamos que duas diretrizes estivessem constadas no texto. A primeira é a promoção da intermodalidade, sabendo que a possibilidade de se utilizar mais de uma modalidade de transporte facilita muito o uso da bicicleta; inclusive há artigos que dispõem sobre esse assunto. A outra diretriz, ainda mais importante, é a promoção da segurança do ciclista, regulamentando-se a fiscalização, porque todo mundo sabe que uma das piores coisas quando se utiliza uma bicicleta é o problema da segurança; inclusive temos visto muitos acidentes envolvendo ciclistas que acabam resultando em mortes.

O código 201 do Código Brasileiro de Trânsito versa sobre a possibilidade de se multar carro ou veículo que fizer uma ultrapassagem a menos de um metro e meio; só que não há registros de aplicação desse artigo. Nunca ninguém recebeu uma multa por ter feito uma ultrapassagem a menos de um metro e meio. Aparentemente, então, há um problema de

regulamentação, porque sequer consta no bloco de multas da CET esse item.

Então, achamos que diretrizes como que segurança e regulamentação das infrações deveriam constar do texto para que, finalmente, consigamos ver isso na prática.

Por último, o artigo 16 diz: “Os eventos ciclísticos utilizando via pública somente podem ser realizados em rotas, dias e horários autorizados pelo órgão executivo municipal de trânsito a partir de solicitação expressa formulada pelos organizadores do evento”. Para nós não ficou muito claro o que está sendo definido como evento ciclístico. E uma preocupação específica é a criação de obstáculo ao principal acontecimento, não evento, que é uma coincidência organizada, a bicicletada, que acontece em São Paulo, no Brasil inteiro e no mundo todo, que vamos defender o quanto pudermos e não gostaríamos que fossem criados obstáculos.

Era o que eu tinha a dizer.

**O SR. PRESIDENTE (Chico Macena)** – Obrigado, Gabriel. Registro a presença do Vereador Juscelino Gadelha.

**A SRA. LAURA** – Vereador, embora a posição do Executivo deva ser encaminhada, claro, por quem de direito, como técnica da área ambiental e tendo a Secretaria do Verde e Meio Ambiente se esforçado nesses anos para o fomento do uso da bicicleta como meio de transporte, não podia deixar de vir aqui trazer uma contribuição.

Ouvindo as contribuições hoje, depois também da análise já realizada do projeto de lei e resumizando, porque são muitas recomendações de redação, acho que duas coisas são relevantes de serem trazidas hoje, que são questões conceituais que se refletem no texto. A primeira delas é relativa às definições que já existem, que constam no Código de Trânsito Brasileiro e que devem ser trazidas para o texto da lei. Então, não tem o que se discutir a inclusão dessas definições do Código no texto de lei, porque já está definido ciclovia, ciclofaixa, bicicleta, etc, assim como já está definida a utilização do recurso do tipo do sistema viário.

Na realidade, o sistema viário existente é aquele da bicicleta e, se necessário,

níveis de segregação podem ser definidos; esses níveis de segregação redundam em ciclofaixas ou ciclovias. Existem estudos técnicos que já demonstram o momento e a circunstância de adoção desses instrumentos, dessas características de sistema viário. Então, essas características e esses estudos técnicos podem ser trazidos para o texto.

A outra questão, que é conceitual também e que pode reverter para o texto do projeto, é aquela relativa ao sistema, ao modo de transporte cicloviário. Sempre acabamos nos atendo a duas questões essenciais, e é assim até se tomarmos avião ou uma dutovia, porque, se é transporte, temos o pessoal e a lógica do sistema viário e a operação, que é a circulação. Isso bate no texto tanto na definição dos órgãos que vão tratar desses assuntos como também na definição da infraestrutura ou da operação. Na Prefeitura, por exemplo, temos só a CET, o órgão local com competência para gerenciar o trânsito. No entanto, se não me engano, são quase 40 os órgãos com competência de produção do sistema viário.

Então, quanto à questão da produção do sistema viário, de chamar à responsabilidade os órgãos produtores de sistema viário no Município de São Paulo, talvez seja o caso de deixar mais explícito.

A lei nos ajudou, foi um grande avanço a criação, na CET, do setor de projetos cicloviários. Está em curso em curso pela SMT a campanha de proteção ao pedestre, que traz à baila a questão da circulação não motorizada e da prioridade que deve receber frente aos sistemas motorizados. Isso é superimportante de destacar.

Uma última questão conceitual. Usamos, na matéria ambiental e na gestão ambiental, aquilo que é chamado de medida mitigadora do impacto ambiental ou a medida compensatória; se não for possível mitigar, tem de ser compensado. No caso, temos de passar a incorporar a bicicleta ao processo de produção do sistema viário como parte, porque ela não pode ser mitigação nem compensação. Até pensava-se isso, porque temos um monte de pontes. Mas dá para fazer rua sem calçada? Não dá. Ainda que se fez pontes sem calçadas, mas temos de passar a pensar em fazer rua pensando também na bicicleta, porque, na

definição da faixa de rolamento do ônibus, tem de ter a caixa do ônibus mais a caixa, eventualmente, da bicicleta.

Então, temos de levar em conta essa coisa de sempre evitar a mitigação e a compensação pela via da bicicleta, que tem de ser parte.

Acho que são essas as contribuições essenciais que podemos trazer. A CET as fez e tem uma coisa sendo produzida para chegar formalmente à Comissão em termos de sugestão de redação, mas, neste momento, as questões conceituais que se refletem no texto são aquelas que entendi relevantes trazer aqui.

Obrigada.

**O SR. PRESIDENTE (Chico Macena)** – Obrigado, Laura. Eu gostaria de fazer alguns comentários, iniciando até pelo término da fala da Laura. Por exemplo, sobre a mitigação, pode ser qualquer intervenção. Por exemplo, mesmo sendo obra para carro é mitigação, dependendo de como é encarada dentro do empreendimento. Agora, concordo que, dentro do sistema viário, bicicleta é parte. Como medida de mitigação ou compensação de algum impacto negativo que possa haver, a CET muitas vezes pede implantação de semáforos ou alargamento de via para o carro.

Por exemplo, nos polos geradores de tráfego, quando vão construir um shopping center, o que a Prefeitura coloca como mitigação? Alargamento e duplicação de via, instalação de semáforos eletrônicos e controladores. Essa é a mitigação que é proposta hoje. Então, ao invés de um controlador eletrônico que faça duplicação da via, que o empreendimento seja responsável pela construção da ciclovias ou da ciclofaixa, por locais de parada e também, por exemplo, por algo pelo qual briguei muito no Departamento de Polos Geradores de Tráfego, quando eu estava na CET, a microacessibilidade, porque temos quarteirões enormes na cidade de São Paulo, mas não temos calçadas adaptadas.

Outra coisa que precisamos discutir muito é que a gestão deveria ficar com a Secretaria Municipal de Transportes. Nem com a CET, porque o órgão gestor do trânsito não é

a CET e sim o Departamento de Sistema Viário, que contrata a CET para lhe prestar serviços. Inclusive o poder de polícia, o poder de gestão é do DSV, que é ligado à Secretaria Municipal de Transportes. Muitas vezes coincidiu-se a nomeação de um presidente da CET como diretor do DSV, por isso que causou essa confusão de poder de polícia e de poder de gestão administrativa. Mas, ficando na Secretaria de Transportes, aí, sim, podemos garantir a intermodalidade; aí, sim, podemos garantir uma concepção de mobilidade sustentável integrada a outros meios.

Conheço bem a CET...

- Manifestações fora do microfone.

**O SR. PRESIDENTE (Chico Macena)** – Não, sabem, porque já falei no início da dificuldade que foi mudar a missão da CET, da fluidez para a mobilidade.

---

### **Conheço bem a CET e sei da dificuldade de governabilidade (21)**

Conheço bem a CET e sei das dificuldades da governabilidade que existe. Inclusive, muitas vezes, encontramos isso, na frente, se não houver uma orientação mais integrada. Essa questão deveria ficar nos transportes. Há um órgão que tem até atribuição do Código de Trânsito Brasileiro. Então, quanto à questão da municipalização de trânsito, há um órgão responsável no Sistema Nacional de Trânsito, indicado pela cidade de São Paulo, chamado de DSV, Departamento do Sistema Viário, ligado à Secretaria Municipal de Transportes. Esse é o caminho mais viável, e ele tem de funcionar. Não é igual ao pró-ciclista. Lá a reclamação mais comum que ouço é que há demora de seis meses para as coisas se reunirem. A pauta, muitas vezes, não é pré-elaborada e as decisões não são tomadas.

Estou debatendo essa questão com alguns técnicos, para que haja mudanças. A lei foi mudada recentemente, mas queremos fazer mais mudança na lei de polo geradores de tráfego. Queremos mudar o nome para polo geradores de viagens. Digo isso porque o conceito de viagem é bem diferente. Fizemos esse trabalho no gerenciamento de resíduos. Criamos a

figura do gerador de resíduos na construção civil, responsabilizando-o pelos resíduos gerados. Para quem gera viagens e se utiliza dela, beneficia-se do sistema e da infraestrutura, para viabilizar viagens que são, muitas vezes, para acesso a seu *shopping* ou a seu comércio. Assim, seria também responsável pela garantia de um sistema de mobilidade sustentável.

Durante muito tempo, trabalhamos, na cidade de São Paulo, desde 1976, quando esse conceito iniciou-se, sobre fluidez. Brigando muito para irmos para a mobilidade. Essa é a ideia de circulação de bens, mercadorias e serviços. Recentemente, esse conceito também se mudou para mobilidade sustentável. A sustentabilidade desse sistema é a sustentabilidade ambiental, econômica, social e apropriação coletiva do espaço. Esse conceito não é o da sustentabilidade apenas pensando na matriz energética. É o de comunidade sustentável, que tanto estamos debatendo. Temos procurado muito trabalhar essas questões. Várias coisas aqui colocadas vamos estar debatendo e incorporando.

---

Quando estamos querendo colocar a bicicleta como modal, podemos dizer que esse transporte é modal de transporte mesmo. Queremos fugir, inclusive, daquilo que sempre foi colocado aqui, ciclofaixa de lazer e ciclovia da bicicleta como instrumento de lazer. É um modal para lazer, trabalho e acesso a bens que a cidade produz. Como transporte coletivo, é um modal para lazer, trabalho e serviços. Essa é uma forma afirmativa, porque se não tivéssemos uma história, na cidade, e valores culturais a modificar, não haveria grandes problemas a afirmação aqui feita. O problema é que esse valor do lazer foi, durante muitos anos, colocado para a sociedade como único, inclusive, para negar a bicicleta ou outros modais como modo de transporte. Aí tem de haver uma política afirmativa, mesmo. A bicicleta é um modal de transporte, ponto, e assim tem de ser incorporado e incentivado nas políticas públicas da cidade, que hoje não ocorre.

- Manifestações fora do microfone.

**O SR. PRESIDENTE (Chico Macena)** – Transporte é transporte. Temos de tentar romper com aquele conceito que tentam nos colocar durante todo o tempo. Sob o ponto de vista da garantia e da readequação de espaços já existentes, esse é o objetivo da lei. O nosso propósito é garantir, por força de lei, qualquer coisa nova que fosse implementada. Sempre há a discussão do custo da obra. Podemos até fazer esse debate depois. Vamos perceber que ele não se sustenta, não fica em pé. A nossa ideia é: “Já que estão falando sobre a questão do custo, qualquer obra nova tem de ser prevista”.

Naquilo que for readequação de obra já existente, - haverá uma obra física, um investimento - sob esse ponto de vista, deveria haver incorporação. Vamos discutir a questão de custo. Foi levantada aqui uma série de custos externos ou deseconomias, na área do transporte. Falo de 5,3 bilhões. A última questão que me lembro é sobre o estudo de acidentes de trânsito, de 2003. Há vinte milhões de congestionamento por dia. Há uma série de tantos outros custos, que, num determinado momento, temos de debater com esses gestores, sobre o que custa mais e o que é mais caro. Temos de buscar uma cidade mais sustentável. Inclusive, deve haver investimentos orçamentários e físicos para isso. Estou falando de investimentos que são pagos depois. Sob o ponto de vista do equilíbrio econômico e financeiro, é muito mais fácil isso ser justificável. Caso contrário, ficaremos arcando com esses custos externos permanentes. Há um debate de se tentar mudar a cultura e paradigmas de gestores. Depois vamos ter o relatório.

A Sra. Soninha está lembrando que a área apropriada saiu do texto novo.

Tem a palavra o nobre Vereador Juscelino Gadelha.

**O SR. JUSCELINO GADELHA** – Sr. Presidente, hoje o nosso São Paulo IBOPE apresentou uma pesquisa muito interessante. Amanhã é o Dia Mundial sem Carro. Na pesquisa, aproximadamente, quase dois milhões de pessoas largariam o carro para andarem de bicicleta na cidade de São Paulo. Esse é um número suficiente numa população muito grande. Elas só não andam de bicicleta porque não há ciclovias e são contra ciclofaixas, que

funcionam só em finais de semana. São favoráveis a ciclofaixas de lazer e implantação da bicicleta como um meio de modalidade na cidade. Ao pegarmos a pesquisa, enxergaremos várias situações sobre a mobilidade na cidade de São Paulo.

**O SR. PRESIDENTE (Chico Macena)** – Tem a palavra o Sr. Gabriel.

**O SR. GABRIEL** – Estava num evento agora, do Nossa São Paulo. Há confusão. Pessoas estão entendendo como ciclofaixas como sendo de lazer. Essa é uma das formas da ciclofaixa. Isso precisa ficar bem esclarecido.

**O SR. JUSCELINO GADELHA** – Uma coisa é final de semana e outra é permanente.

**O SR. PRESIDENTE (Chico Macena)** – Nobre Vereador, fica parecendo que a ciclofaixa não é uma alternativa para o transporte com bicicletas. A ciclofaixa, inclusive, foi tema de um debate aqui. Muitas vezes, é alternativa.

**O SR. GABRIEL** – A ciclofaixa pode existir, por exemplo, em geral, em vias do lado direito, onde o Código de Trânsito já destina prioridade à bicicleta. Ela pode ser traçada no dia a dia. Poderiam grafar o desenho da bicicleta no chão.

**O SR. JUSCELINO GADELHA** – Como ocorre com a moto.

**O SR. GABRIEL** – Colocando sinalização. Deveriam conscientizar pessoas e fazerem campanhas para o uso de espaço. Em algumas situações, não necessariamente é do lado direito. Na rua, dentro do seu espaço compartilhado, há ciclofaixas compartilhadas. Aí circulam ônibus, motos e carros. Aí, usamos o lado direito da rua, no dia a dia. A ciclofaixa de lazer seria, praticamente, exclusiva, em fins de semana. Ela só dá conta em momentos em que o trânsito não está tão pesada. Assim, é mais limitada.

Haveria ciclovias em outros espaços possíveis. Ficamos preocupados, como movimento, de que a ciclovia não é possível ser implantada em todos os locais. Em poucos locais seria possível. Então, por mais que cresçam muito a quilometragem de ciclovias, não vão conseguir crescer a ponto de viabilizarem o deslocamento no dia a dia. Então, vamos precisar

da ciclofaixa. Isso acontece em outros países e contextos. Temos de ter a consciência de que precisamos defender também a ciclofaixa compartilhada, que ocorre em finais de semana. Isso refletiu um pouco na pesquisa e na apresentação da nossa São Paulo, por se entender que há uma alternativa. Há a ciclofaixa em finais de semana. A alternativa para isso é somente com a ciclovia. Precisamos discutir que não é apenas isso.

**O SR. JUSCELINO GADELHA** – Há integração.

**O SR. GABRIEL** – Não estou tirando a importância da ciclovia. Elas são importantes e interessantes, e o ciclista defende-as, mas elas não são suficientes, até porque não poderão ser implantadas em tantos locais quanto o necessário, para a mobilidade de ciclistas.

**O SR. JUSCELINO GADELHA** – E se formos mais radicais? Tirando uma faixa do carro e colocar para faixas de bicicletas, esse problema poderia ser resolvido. Aí se aumenta a mobilidade, na cidade, e se tira a circulação de automóveis, que poluem e causam doenças. Então, deixariam essa questão ir para o outro lado. Se há três faixas, tirem uma para ciclofaixas. Não há problema nenhum aí. Temos de tirar automóveis na cidade. Esse é o grande problema.

**O SR. GABRIEL** – A ciclofaixa não tira o automóvel nem o ônibus; mantém, e a chamamos de compartilhada. Ela coexiste com essas outras modalidades.

**O SR. PRESIDENTE (Chico Macena)** – Tem a palavra a Sra. Juliana.

**A SRA. JULIANA** – A pesquisa apontou que há uma demanda reprimida de pessoas que não usariam bicicleta por falta de ciclovias. Temos de tomar cuidado com essa demanda. Não precisamos de uma pesquisa de demanda para ficarmos seguros de que a bicicleta é um meio de locomoção apropriado.

**O SR. PRESIDENTE (Chico Macena)** – Concordo com a senhora.

Vamos fazer o texto final e mandar para todos. Estamos esperando a contribuição de quem está inscrito. A Sra. Laura disse que o Executivo vai encaminhar essa questão.

Agradeço a presença de todos, inclusive cicloativistas e quem está participando dos trabalhos.

Nobre Vereador Juscelino Gadelha, dê um pulo depois em Tóquio. Lá só há ciclofaixas. Inclusive, há sinalização semafórica que incorpora bicicletas. Isso é muito legal.

Estão encerrados os nossos trabalhos.

---

