



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 TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA,
TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA - AUDIÊNCIA PÚBLICA

PRESIDENTE: SENIVAL MOURA

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
DATA: 12 DE JUNHO DE 2013

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Orador não identificado
- Manifestação fora do microfone
- Exibição de imagens
- Suspensão
- Documento lido a ser encaixado pela Secretaria da Comissão

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Bom dia a todos.

Esta audiência foi publicada no *Diário Oficial da Cidade de São Paulo* nos dias 03, 04, 05, 06, 07, 08, 10, 11 e 12 de junho de 2013; *Jornal Diário de São Paulo* dia 10 de junho; no *Jornal Folha de São Paulo* dia 11 de junho de 2013.

Passemos à pauta do dia.

Esta audiência pública visa a discutir o que dispõe o projeto do nobre Vereador Adilson Amadeu do PTB, que dispõe sobre a obrigatoriedade de licenciamento e emplacamento de bicicletas que trafegam pelas vias públicas do Município de São Paulo e dá outras providências.

Quero, inicialmente, abrir a palavra aos nobres Vereadores da douta Comissão para que façam uso da palavra.

O SR. RICARDO YOUNG – Queria parabenizar todas as lideranças do Ciclo Ativismo da Cidade de São Paulo, presentes nesta audiência pública.

Esta reunião está ocorrendo porque a Comissão debateu o quanto a proposta do Vereador Adilson Amadeu, aqui presente, estava em convergência com a realidade da cicloatividade na cidade de São Paulo.

Há vantagens no licenciamento das bicicletas, no sentido de que uma vez identificadas, aumentam a segurança e protegem os proprietários com relação a roubos. Para o Poder Público há, também, vantagens porque a bicicleta licenciada passa a ser passível do acompanhamento e monitoramento por parte das autoridades de trânsito, inclusive, podendo suscitar multas, se caso. Então, há interesse na identificação da bicicleta para que seja caracterizada como um verdadeiro modal.

Por outro lado, a cicloatividade é caracterizada por uma ação de cidadania na Cidade. Hoje, a cicloatividade reúna o que há de melhor de ativismo na cidade de São Paulo, principalmente, no que tange a se repensar os diversos modais e na redução dos automóveis na cidade de São Paulo.

Não teria sentido, por mais vantagens que o licenciamento traria para o Poder Público, se ele vier contrariar os interesses e a qualidade do trabalho que vocês fazem.

Sempre lembrando de que todo processo de licenciamento é um processo burocrático passível de complicadores que, muitas vezes, fogem do controle até mesmo dos Legisladores.

Então, é muito importante ouvir, Sr. Presidente, o posicionamento das Lideranças do Cicloativismo da Cidade.

Agradeço, mais uma vez, a vocês pelo excelente trabalho que fazem pela cidade de São Paulo.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – É regimental o pedido de V.Exa., e teremos mais 30 minutos para os debates.

Antes, porém, quero passar a palavra ao autor do projeto Vereador Adilson Amadeu, do PTB, para que apresente a justificativa do projeto e suas intenções, porque conhece muito da cidade de São Paulo, é um especialista sobre o trânsito e, tenho certeza de que as suas contribuições serão muito bem-vindas e tirarão as dúvidas das senhoras e senhores presentes.

O SR. ADILSON AMADEU – Sr. Presidente, nobres Vereadores e todos os presentes, ficamos felizes quando as associações e a população vêm à Câmara Municipal para os debates.

Eu amo andar de bicicleta desde 1956, mas ando muito pouco, deveria andar mais.

O emplacamento das bicicletas já houve no passado.

Hoje, o modelo em todos os países desenvolvidos – lógico que precisaríamos ter um melhor transporte público, mas não temos. E aqueles que conseguem transitar com bicicleta precisam ter segurança. Além disso, precisa, sim, de uma identificação das bicicletas, haja vista que já começa a ser divulgado na imprensa de que nos metrô começam a ter vagas para que as pessoas deixem as suas bicicletas.

Ontem, estive com o Presidente da Associação de Shoppings e, nesta Casa, foi aprovado um projeto há seis meses. Eles também se preocupam em ter essas bicicletas nos shoppings. Assim, irão começar a fazer as adaptações para receber as bicicletas. Eles pensam nas identificações das bicicletas.

Uma pesquisa que a minha Assessoria fez demonstrou que o roubo de bicicletas é grandioso.

Então, vendo tudo isso, quando eu, no facebook, há 15 dias, houve pessoas que se alteraram e me ofenderam, dizendo que eu estaria ganhando dinheiro por ter uma empresa de despachante há 40 anos. Muito contra tudo isso de despesas para usuários e aquele que paga seus impostos.

Nós temos um fundo de trânsito que teria condição de dar todo um respaldo àqueles que têm bicicleta e que fizesse essa adequação de emplacamento.

Não sou eu. A imprensa também está falando algo sobre isso.

Gostaria de falar que, num sábado, há 21 dias, a *TV Globo* noticiou uma matéria sobre o que foi falado.

O projeto parque a parque se iniciou com um projeto meu e, depois, o Executivo se apropriou desse projeto. Então, o projeto de ciclofaixas de lazer foi iniciado nesta Casa por este Vereador Adilson Amadeu.

Por isso, hoje, tem todo esse trajeto que os senhores fazem com a maior tranquilidade de parque a parque e de ciclofaixas.

Sou a favor e estive presente há seis meses na região do Butantã, onde ciclistas – alguns que já identifiquei. Eles estão aqui – pediam ciclofaixa para que as pessoas tenham condição de andar na cidade de São Paulo com segurança.

Vou passar a matéria que mencionei aos senhores para que registrem.

Sou a favor do que está acontecendo hoje: uma audiência pública para que possamos falar a respeito.

- Apresentação de vídeo.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Registro a presença dos Srs. Vereadores Adilson Amadeu, Coronel Telhada, Souza Santos, Ricardo Young, Vavá, Claudinho de Souza, Police Neto, Roberto Tripoli.

Tem a palavra o Sr. William Cruz.

O SR. WILLIAM CRUZ – Obrigado por terem aberto espaço para a discussão.

O início da ciclofaixa de lazer foi em uma lei de 1990, a Lei 10.907, que é a mesma lei que obriga a construção de ciclovias em todas as novas avenidas e reformas.

Quanto ao emplacamento, temos várias questões.

Aonde vai se prender a placa nas bicicletas? Temos uma infinidade de tipos de bicicleta e muitas delas não têm um suporte atrás.

Bicicletas infantis precisam ser emplacadas?

O turista precisará emplacar a bicicleta dele? Se afirmativo e se ele não o fizer, a bicicleta será apreendida?

Será que já é o momento de colocarmos nossas crianças e nossos idosos nas avenidas para pedalarem nas avenidas junto aos carros? Ou primeiro temos de tornar o trânsito seguro para acolher essas pessoas? Como vimos na matéria, o rapaz usa a calçada por uma razão de segurança.

Há os custos do processo. Tudo bem, o dinheiro vem não se de onde, mas é dinheiro. Será que é o melhor uso que está se fazendo desse dinheiro? A Cidade precisa, realmente, desse investimento para tornar as ruas mais seguras para os ciclistas ou têm outras coisas que devem ser feitas com esse orçamento?

Há também toda uma estrutura para se realizar esse emplacamento. Voe vai ter de definir quais as regras para determinar se a bicicleta está apta ou não para usar a rua. O que vai determinar isso?

Também temos a questão da fiscalização. Você terá de fazer blitz para parar os

ciclistas para ver se eles estão emplacados ou é só para quando o cara morrer para colocar a culpa nele?

Temos uma questão social também. Você burocratiza o uso da bicicleta. Se você dificulta aquele uso, as pessoas usam menos. É exatamente o que acontece com os ônibus hoje. Os ônibus são difíceis de usar, são desagradáveis. Dá mais trabalho você chegar de ônibus, então as pessoas optam por resolver seu problema de deslocamento comprando um carro.

Então, você burocratizando o uso da bicicleta, você afasta as pessoas desse uso.

Isso também acontece hoje com o pedestre. Você leva 10 minutos para atravessar uma avenida. Às vezes, é mais fácil você pegar um táxi para chegar do outro lado.

Você não vai diminuir os roubos. Quem for roubar uma bicicleta emplacada, vai ter de tirar a placa e emplacar novamente. Vai dizer que comprou na feira do rolo, que comprou em qualquer lugar, ou trocou com um amigo ou trouxe de fora de outra cidade. Isso não vai resolver o problema do roubo.

Assim como o emplacamento não resolve o problema de roubo de carro. Isso porque tem chassis.

Só para finalizar, isso não vai garantir o uso seguro da bicicleta, já que a maior causa de mortes de ciclistas diz respeito à distância mínima lateral de ultrapassagem.

Se fizermos uma campanha como a que está sendo produzida para se garantir o uso seguro da bicicleta na rua e a aceitação dela como veículo, daí, sim, conseguiremos ter um uso mais seguro da bicicleta.

Em matéria de jornal, também sobre atropelamentos, com consequência gravíssimas, espero sinceramente que não decidam emplacas os pedestres.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Próximo é o Tiago Benício, da Ciclocidade, por três minutos.

O SR. TIAGO BENÍCIO – Bom dia, eu gostaria de colocar alguns assuntos, aliás

alguns já foram colocados pelo Inajar, mas acredito que, nos últimos anos tivemos um crescimento muito grande, na cidade de São Paulo, do interesse pelo uso da bicicleta.

Ao mesmo tempo temos, há 50 ou 60 anos, a bicicleta marginalizada de todos os processos de educação e de inclusão. Esse crescimento do interesse pela bicicleta é super positivo para a cidade de São Paulo. A bicicleta ajuda a melhorar a condição de vida e a melhorar o trânsito.

Então não consigo enxergar como a criação de uma burocracia e de algo que dificulta o acesso e o uso da bicicleta pode atender esse anseio, que não só do ciclista, mas é anseio da população da cidade de São Paulo em ter mais o uso da bicicleta.

Então estamos criando uma etapa que dificulta o uso da bicicleta para melhorar o uso dela. Não faz muito sentido.

Ao mesmo tempo registro a questão dos acidentes e dos incidentes relacionados à bicicleta. O emplacamento da bicicleta não tem absolutamente nada a ver com a redução do número de mortes.

O que tem a ver com a redução do número de mortes é usar o dinheiro e o tempo que temos para tirar o atraso histórico de projetos cicloviários, parados há muito tempo, quais sejam, de ciclofaixas e até ciclovias. Também precisamos tirar o atraso histórico da educação inclusiva do ciclista, e não a educação do enquadramento do ciclista.

Precisamos incluir o ciclista e educar. A educação é um processo lento.

Preferia que esse tempo que estamos gastando aqui e que o dinheiro que vai se gastar com a criação dessa burocracia, fossem investidos nesses processos: tirar o atraso histórico de infraestrutura, de educação que o ciclista precisa e que o motorista precisa para compreender o uso da bicicleta.

Por fim, a questão do risco da bicicleta. Temos uma associação errada: a bicicleta não é um veículo perigoso. Perigoso, por definição, é algo que representa perigo. O que representa perigo no trânsito de São Paulo são os veículos motorizados. São eles que causam

o perigo. A bicicleta é vítima desse perigo.

Você não conhece – e não existem estatísticas – casos de ciclistas que atropelaram pedestres e que eles morreram. Não que não exista, mas temos, todos os dias, na cidade de São Paulo, veículos motorizados matando quatro pessoas na Cidade.

Parece-me que o caminho é um pouco equivocados: criar essa burocracia e esse processo que dificulta o uso da bicicleta, quando o desejo da população de São Paulo é facilitar e melhorar o uso da bicicleta.

Então nós da Ciclocidade somos contra esse processo. Gostaríamos que ele fosse discutido também na Frente Parlamentar de Mobilidade Humana, que existe na Câmara e que não fosse aprovado. Pedimos aos Srs. Vereadores que compõem essa comissão refletissem sobre o quanto esse processo dificulta o uso da bicicleta e não o facilita. Facilidade é o que a população quer.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Obrigado, Tiago. Próximo orador é Evelin Araripe, do Bike Amigo. Em seguida, o Sr. Rafael Teles.

A SRA. EVELIN ARARIPE - Só corrigindo: não é Bike Amigo, é Bike Anjo.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Ok. Está corrigido aqui: Bike Anjo.

A SRA. EVELIN ARARIPE - Só para lembrar que a burocratização dessa lei não é só o emplacamento. Também tem o uso de acessórios não previstos no Código de Trânsito Brasileiro, tipo capacete e calçados com solado antiderrapante.

Concordo plenamente com o que já foi dito, por isso, não vou repetir, nem falar sobre a mesma coisa.

Na questão do uso de capacete, primeiro, o nobre Vereador citou que países desenvolvidos já adotam o emplacamento e eu já tive a experiência de pedalar na Alemanha, na Dinamarca e na Holanda, que são os três países de referência em uso da bicicleta como meio de transporte e em nenhum desses países são adotados o emplacamento para fiscalizar ou penalizar os ciclistas ou quem opta por esse modal. Eu questiono que países desenvolvidos

são esses. A questão do capacete acho que se olharmos pesquisas sobre isso, inclusive, em outros países desenvolvidos como Austrália e Canadá se chega à conclusão de que o capacete coloca o ciclista mais em risco do que a prevenção. Já é completamente comprovado que os motoristas se sentem mais seguros para desrespeitar e colocar em risco os ciclistas quando eles estão com aparatos de proteção pensando que o impacto de um acidente será menor quando se usa esse tipo de acessório e o capacete por si só não protege o ciclista.

A questão talvez de usar esses esforços, energias, esses recursos para um projeto que coloque em segurança o ciclista e os outros modais e atores do trânsito de São Paulo talvez seja realmente na questão da educação de repensar a estrutura cicloviária que temos na cidade e volto a concordar com o que já foi dito, não vou repetir.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra o Rafael Tales da Shimano.

O SR. RAFAEL TALES – Bom dia a todos. Gostaria de dar um ponto de vista em função do mercado de bicicletas que hoje, eu não sei se a Casa conhece um pouco como funciona esse mercado, mas a maioria das bicicletas que são vendidas no Brasil são montadas em lojas. Então, não consigo entender como é que você emplaca uma bicicleta que é montada na loja. Além disso você tem a bicicleta como uso esportivo, há muitos ciclistas que usam para lazer, mobilidade e até para esportes. Vai, no final de semana, numa corrida de *mountain bike*, ele quer trocar as peças, como é que ele faz? Hoje em dia qualquer um consegue mexer na garagem de casa, é simples, é disso que faz da bicicleta um modal de transporte tão bacana, então, o camarada tem a placa na bicicleta e tem de chegar a casa dele, trocar a bicicleta, trocar a placa. Como é que vai ficar isso? Não está muito claro, há a questão do lacre, cada bicicleta terá de ter só um lacre. Ele leva a bicicleta para prova e terá um peso na bicicleta por causa do lacre, não faz sentido.

Além disso, concordo que inibe o mercado de bicicleta, inibe as pessoas andarem de bicicleta porque é mais uma burocratização e hoje em dia o mercado está contratando funcionários. Temos no escritório pessoas ligando do país todo procurando mecânicos,

vendedores, porque o mercado de bicicleta está aquecido as vendas passam muito pela ciclofaixa, pelas ciclofaixas e pelos movimentos de ciclovia que existem em São Paulo, que ainda são poucos.

A ciclofaixa que foi mencionada que é para o trânsito tranquilo só mantém a tranquilidade do ciclista nos domingos, uma vez por semana, nos outros seis dias da semana todo mundo que anda de bicicleta aqui passa por apuros e quem anda no domingo já sabe que a ciclofaixa está saturada. Talvez seja a hora de se pensar em outras coisas e investir tempo e dinheiro discutindo essa burocratização em infraestrutura ciclística para São Paulo.

Gostaria que V.Exas. pensassem muito bem nessa proposta de como isso inibiria a venda de bicicletas, que bem ou mal, é um mercado que contrata muita gente, está aquecido e não é o momento de parar.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Quero registrar a presença do David Santos que foi atropelado na Av. Paulista.

Tem a palavra, pela ordem, o nobre Vereador Coronel Telhada.

O SR. CORONEL TELHADA – Ouvi atentamente os argumentos das pessoas que se manifestaram concordo com o ponto de vista que realmente é de se levar em consideração, mas sou uma pessoa que trabalha com segurança nesta cidade tão insegura com São Paulo e vemos cada absurdo a cada dia e fica até difícil falar em segurança com os absurdos legais que têm acontecido no nosso país e na nossa cidade, mas pergunto, Sra. Evelin, a senhora falou que é contra, inclusive, à proposta do Vereador Adilson Amadeu, mas também falou do uso do capacete de equipamentos, também não ajuda. Então não entendo. Fico numa dúvida me perguntando se temos de liberar geral.

Primeira pergunta que faço, me causa estranheza, porque vejo que muitos ciclistas usam capacete, a senhora falou que não resolve. Até acho que não resolve porque a parte da cabeça que é atingida... Também não dá para fechar o capacete inteiro. É complicado

realmente, é um assunto que tem de ser muito discutido.

Pergunto outra coisa aos senhores e senhoras. Tenho certeza que todos que vieram aqui hoje são pessoas bem intencionadas, que procuram fazer a coisa correta, brigam pelo seu meio de circulação, de deslocamento, como bem falou o Sr. Wiliam Cruz, parabéns, gostei das suas ponderações, mas pergunto: como vocês são todos bem intencionados, infelizmente, temos pessoas que não são assim e vemos uma série de absurdos no trânsito diariamente, às vezes, pessoas que andam juntas, inclusive, acabam se portando de maneira inconveniente. Como o Estado e o Município controlam isso, eu pergunto aos senhores, se não tivermos uma identificação?

Então são coisas que temos de pensar também, porque estamos vendo o lado das pessoas que fazem a coisa correta. Pelas pessoas corretas nem os carros precisariam de placa, porque entendemos que a pessoa faz a coisa, mas infelizmente muita gente não faz e esse é o problema. A preocupação não são as pessoas que fazem as coisas certas, mas as que não fazem.

Lanço mais uma questão que me preocupa o Sr. para pensarmos. Concordo com todos os argumentos, acho que foram muito bem colocados, mas causa essa preocupação também. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra a Sra. Vanir Fátima, ciclista há 30 anos.

A SRA. VANIR FÁTIMA – Perguntam se sou de organização. Eu não sou. De fato ando na cidade de São Paulo como transporte a bicicleta há 30 anos. Só respondendo ao Sr. Telhada, concordo que tem muitos ciclistas, mas devolvo uma pergunta ao senhor, quantos braços de motoristas de carro algum ciclista já arrancou? Quantas mortes algum ciclista já provocou por algum tipo de acidente? Qual o tipo de gravidade?

Então não é argumento. O senhor me desculpe, a contextualização está errada. Vim sem opinião formada, como ciclista que não usa capacete há 30 anos. Tenho prudência, o

capacete, infelizmente, não é que pode tudo. E na verdade o ciclista quando pega a bicicleta ele vai com esse espírito mesmo, porque ele quer se livrar do trânsito, quer ajudar o trânsito a fluir, quer dar agilidade, coisa que nesta Cidade não temos há muito tempo.

Então particularmente gostaria que o movimento pudesse conversar um pouco melhor sobre isso, porque tenho argumentos a favor, mas esse seu argumento é um horror. Se for por ele sou contra.

Mas na verdade o que me incomodou, quero entender porque essa pressa em discutir essa questão. A gente tem um olho de peixe na estrada que é a morte para o ciclista, que já pedimos sinalização. Enfim, há uma série de questões com certa emergência que não se discutem. Quero entender porque a Câmara perde esse tempo para discutir emplacamento de bicicleta quando tem ciclista morrendo na rua por falta de sinalização. Se houver uma sinalização na Cidade é para alertar: cuidado ciclista, o pedestre tem prioridade. Não há uma sinalização na Cidade que o lugar de bicicleta é na via pública a qualquer hora.

A sinalização que tem na Cidade é a seguinte: domingo das 6 às 16. Quer dizer que segunda-feira eu não posso passar lá, se no Código Nacional de Trânsito está previsto. É meu direito com exceção à Marginal e 23 de Maio, não sei se os senhores têm conhecimento, a gente pode andar em qualquer lugar. E é possível andar até contramão. Acho que a Câmara Municipal deveria promover uma pedalada com todos os Vereadores, porque no mínimo, para falar alguma coisa tem de conhecer. É um desrespeito com a gente falar pode tudo.

O que não pode é a Cidade ficar parada do jeito que está.

Desculpe, penso que a pressa não tem sentido, quero discutir sinalização. Para mim é o que interessa porque corro risco. Meu filho de 25 anos quer adotar a bicicleta, eu falo que não. Não quero. Vou orientá-lo primeiro, tenho medo. Sou ciclista há 30 anos. Desculpe. Suspendam todo esse trabalho, vamos discutir sinalização já.

O SR. _____ - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Quero continuar com a lista dos inscritos;

Quero registrar que encerraram as inscrições. Vamos concluir os inscritos, depois abriremos para os Pares Vereadores. Temos de encerrar esta reunião por conta da sessão ordinária.

O próximo inscrito é o Sr. Carlos Crow, do *blog* Obrado Redundante.

O SR. CARLOS CROW - Boa tarde, nobres Vereadores. Eu gostaria de colocar aqui minhas posições como cidadão paulistano, também como jornalista, fotógrafo e cicloturista. Algumas coisas que não ficaram muito claras no projeto de lei apresentado pelo Adílson, coisas que vou protocolar posteriormente no setor viável, da Câmara, para que seja encaminhado aos senhores.

Mas farei uso da palavra com relação a algumas colocações que alguns já fizeram, outros estão por fazer, sobre a burocratização dos serviços públicos. Isso vai onerar os nossos agentes públicos, demandando mais tempo para que eles possam fazer o emplacamento das bicicletas.

Uma coisa que eu gostaria de colocar que o Vereador Adílson Amadeu é do Partido Trabalhista Brasileiro, um partido que luta pelo direito dos trabalhadores. Como historiador e professor, fico preocupado com isso, porque ao mesmo tempo em que ele defende os interesses de um partido que foi criado pelo Sr. Getúlio Vargas, vai contra os trabalhadores que usam a bicicleta, os de baixa renda que utilizam a bicicleta como meio de transporte, por conta dos R\$3,20 que eles consideram ser muito caro hoje em dia. (Palmas)

Há pessoas que não podem arcar com esse valor. A gente fica questionando esse ponto de vista que não foi colocado ainda.

O mercado de peças do setor de ciclismo no Brasil é o mais caro do mundo. Os impostos são caros, ou seja, 73% no setor de peças, onde 35% é a tributação em cima de uma bicicleta montada. Vão colocar mais tributos para um cidadão que comprar uma bicicleta? Vamos atingir a casa de 100% de tributos em cima de uma bicicleta que não deveria custar mais de 200 a 300 reais no nosso país.

Alguns países, conforme já foram citados, de primeiro mundo e até de terceiro mundo como a Zâmbia, por exemplo, onde uma bicicleta não custa nem 100 reais, fazendo a conversão.

E a substituição tributária? Isso tudo nos preocupa. Sobre os EPIs para a bicicleta não ficou claro na lei a utilização das sapatilhas, que não são calçados que terão atrito com o solo, as sapatilhas escorregam.

E os roubos? As seguradoras hoje pagam roubos de veículos que são emplacados. O emplacamento não vai inibir o roubo, o assaltante não está nem aí se a bicicleta está emplacada ou não, ele vai levar e ponto final.

Outra posição que me deixa preocupado é com a chegada da Copa do Mundo e das Olimpíadas, vamos ter diversos cicloturistas, do mundo inteiro, que vão percorrer Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba, Argentina, passar para os outros países do Mercosul e vão ter de emplacar a sua bicicleta para passar numa cidade como São Paulo. Isso não ficou claro no projeto de lei.

Enquanto esses questionamentos não forem respondidos e essa situação não for contornada, não vejo por que emplacar um veículo, um modal, que preza a sustentabilidade. Porque estamos aumentando a pegada de carbono, colocando uma placa que, de fato, é feita de alumínio. Há que se pensar na sustentabilidade também.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Próximo orador Sr. Laerte Brasil Santos de Oliveira, da Confederação Nacional do Ciclista.

O SR. LAERTE BRASIL SANTOS DE OLIVEIRA – Sou o Laerte Brasil Santos de Oliveira, da Confederação Nacional dos Ciclistas Corredores, Velocistas em Vias Públicas do Brasil, que já decola para quase 65 mil filiados no País e cinco Federações Regionais. Vou só falar um pouquinho do meu currículo. Pratiquei triatlo, pedalava quase 60km por dia, nadava cerca de 15, fui maratonista e corria cerca de 40km por dia. Morei seis anos em Lisboa, onde

fiz escola de circo e sai diplomado no globo da morte, ciclismo e motociclismo.

Em todas as audiências públicas, temos defendido o uso da bicicleta como transporte de massas na cidade de São Paulo e em todo o País. Tanto que para esta Cidade, para 2021, estamos defendendo mil quilômetros de ciclovias. Defendemos o uso da bicicleta como transporte, lazer e esporte, assim como direito de ir e vir do trabalhador e o transporte de carga.

Mas, para implantarmos a bicicleta como uso de massas na cidade de São Paulo e no País, temos de regulamentá-la. Somos favoráveis ao emplacamento, a toda regulamentação do ciclista e sua segurança. Somos contra o uso da bicicleta nos passeios e calçadas públicas – fato que observamos muito -, pois tem causado muitos acidentes. Defendendo o uso da bicicleta de massas, temos de defender também a sua regulamentação para dar segurança ao ciclista, esteja ele utilizando-a profissionalmente ou a lazer.

Era o que tinha a dizer. Obrigado pela permissão pelo uso da palavra.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Obrigado, Laércio. Com a palavra o Sr. Ricardo Steve, comerciante da *bike*.

O SR. RICARDO STEVE – Boa tarde a todos. Escutei atentamente todos os comentários e quero passar outra situação.

O ciclista só será respeitado mesmo quando respeitar. Isso seria uma forma de começarmos a nos posicionar dentro do trânsito. Não estamos aqui para discutir, mas tentando entrar numa forma de nos posicionar.

Sofri uma cirurgia na coluna há três anos e o único esporte permitido pelo meu médico era andar de bicicleta. Por isso, passei a andar de bicicleta. Ouvi alguns posicionamentos sobre capacete. A primeira vez em que sai para andar de bicicleta estava sem capacete, assim como na segunda e na terceira, eu mesmo senti a necessidade de usá-lo. Ao sair à noite, depois de uma ou duas vezes, senti necessidade de colocar uma luz atrás e outra na frente para me mostrar.

Por isso, primeiro, temos de legalizar o uso da bicicleta. Há alguns anos atrás, não era obrigatório o uso de capacete para andar de moto. Teve que existir uma lei para que seu uso fosse implantado. Nesse meio tempo, os motoqueiros não queriam usá-lo. Depois, há pouco tempo, houve a obrigatoriedade do colete para os *motoboys*. Hoje, estão usando.

A grande maioria dos ciclistas presentes está lutando pelo Movimento, mas teria de parar para pensar numa forma de legalizar e de mostrar que a bicicleta também é um meio de transporte.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. RICARDO STEVE – É o que estou falando. Trabalho com bicicleta e 90% das pessoas que compram uma bicicleta, sentem-se inibidos de andar de bicicleta. Essa é a realidade. A senhora falou que a ciclo faixa está saturada aos domingos. Realmente está. Então, vamos lutar por uma ciclo faixa durante a semana, vamos começar a ensinar a lei. Estamos tendo a oportunidade de falar com as pessoas.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Quero garantir a fala. O Sr. Ricardo está falando.

O SR. RICARDO – Não estou indo contra o que todos falaram, mas acho que temos a oportunidade de fazer com que a bicicleta seja mais um meio de transporte não só para os ciclos-ativistas, mas para todos. Que haja condição para todas as pessoas andarem de bicicleta. Se você perguntar, 90% das pessoas dirão que não sairão de bicicleta no dia a dia porque se sentem prejudicadas.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra a Sra. Raquel.

A SRA. RAQUEL – Só queria dar um depoimento pessoal. Levo meu filho de bicicleta para a escola duas vezes na semana e uso a calçada. É uma ciclo calçada que tem na

Pedroso, ela não está sinalizada e toda a travessia é um problema. Depois atravesso a ponte sem ter por onde atravessar porque por ali não há travessia de pedestre e depois eu sigo pela calçada. Eu estaria fora da lei indo pela calçada, só que não me sinto segura na Avenida Pedroso de Moraes, a 60 Km/h.

Quero saber qual seria a minha opção. Não seria melhor invertermos a lei? Quer dizer, usar a lei a favor do ciclista e não fiscalizar. Há problemas na lei. Eu não tenho um caminho seguro para seguir.

Em Paris, por lei, os ciclistas podem atravessar o semáforo vermelho para garantir a própria segurança deles. Rever essas leis seria mais interessante do que fiscalizar. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra o Robson Miguel.

O SR. ROBSON MIGUEL – Eu vim de capacete para tentar me proteger de tudo o que está sendo dito a respeito do capacete. (Palmas). Apesar de ele ser de isopor, qualquer queda que eu tenha, ele vai me proteger, mas de um carro acima de 40 km/h, em qualquer via, ele não vai me proteger de nada. Isso não serve para nada, é pior do que casca de ovo. (Palmas)

Quem mora na periferia e atravessa as pontes sabe que a CET só fiscaliza da ponte para cá. Qualquer coisa fora daqui não terá fiscalização nenhuma, as bicicletas continuarão a ser roubadas, as peças serão desmontadas e as placas não servirão de nada em relação à fiscalização.

A questão das peças roubadas fará diminuir, sim, a quantidade de bicicletarias que existem em São Paulo, pois quase todas são montadas de forma artesanal.

Tudo isso precisa de uma discussão para se legitimar a bicicleta em São Paulo, mas deveria passar para a frente parlamentar de mobilidade humana para uma discussão maior com a sociedade.

A bicicleta como um veículo. Está bem. Mas, quando começamos a utilizá-la, percebemos que é uma questão de integração do ser humano com a bicicleta. Então, é preciso

educar esse ser humano para conduzir melhor essa questão.

Poderíamos discutir outras coisas melhores, como a proteção de rodas de caminhão e ônibus, que entram no espaço urbano, se queremos pensar em segurança para o ciclista na cidade de São Paulo.

Ontem, numa palestra na Feicomércio, falou-se que mais de 50% dos acidentes com ciclistas acontece na faixa de 10-19 anos ou de 50-59 anos. Então, é necessária uma mudança de cultura, antes de falarmos sobre o emplacamento e o controle de bicicletas. É preciso mudar o ser humano que está por trás de tudo isso.

Por último, faço uma analogia: se o amarelo piscante, aprovado por esta Casa há pouco tempo, é uma questão de segurança para o motorista; quando o ciclista se utiliza do contra fluxo ou é para diminuir uma distância muito ruim ou longa, vai com certa atenção por esse caminho.

O controle deve ser feito de maneira diferente.

É só isso. (Palmas)

- Suspensos os trabalhos são reabertos sob a presidência do Sr. Senival Moura.

O SR. PRESIDENTE (SEIVAL MOURA) – Boa tarde. Na qualidade de Presidente da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Lazer e Gastronomia, declaro abertos dos trabalhos da 13ª reunião ordinária do ano de 2013, com a presença dos Vereadores Aurélio Miguel, do PR; Claudinho de Souza, do PSDB; Coronel Telhada, do PSDB; Ricardo Young, do PPS; Senival Moura, do PT; Souza Santos, do PSD e Vavá dos Transportes, do PT.

Informo que esta reunião está sendo transmitida através do portal da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço www.camara.sp.gov.br e no link auditório online.

Passemos aos itens da pauta.

PL 44/2013, de autoria do Vereador Goulart, do PSD.

Solicito à Assessoria que proceda à leitura do PL 44/2013.

- É lido o seguinte: (*PL 44/2013*)

O Relator Vereador Vavá é favorável. Esse projeto ficou pendente de votação durante a última reunião do dia 05/06. Os Srs. Vereadores Aurélio Miguel se absteve; Claudinho de Souza se absteve; Coronel Telhada votou favorável; Ricardo Young votou contra; Senival Moura votou a favor, Vereador Souza Santos, contra e Vereador Vavá, a favor.

Em discussão.

Tem a palavra o nobre Vereador Ricardo Young.

O SR. RICARDO YOUNG – Sei que durante toda a semana houve uma conversa com diversos Vereadores para que esse projeto fosse aprovado hoje. Quero ainda insistir no fato de que deveríamos levar um pouco mais tempo para aprovarmos esse projeto, por duas razões bastante objetivas – que já aleguei.

A primeira é que estamos em plena crise dos transportes. Estamos vendo as manifestações nas ruas. A Prefeitura alega que não existem recursos para subsidiar ainda mais o transporte e estamos estendendo a isenção para uma população que é economicamente ativa, está ativa na sociedade, está contribuindo, está produzindo e assim por diante. Quer dizer, me parece que há um quê de demagogia nesse projeto, com todo respeito ao nobre Vereador Goulart. Creio que esse projeto interessa até a uma minoria daqueles que têm 60 anos. Cada vez mais, temos uma população longeva, ativa na sociedade e há uma crise nos transportes.

Por isso, ao aprovarmos esse projeto, estaríamos contradizendo esses dois fatos bastante claros na cidade de São Paulo. Não existem mais recursos para subsídio do transporte. Essa população, de fato, e no limite, não necessita dessa isenção.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Em discussão. A votos. Como votam os Srs. Vereadores?

O SR. CLAUDINHO DE SOUZA – Favorável.

O SR. VAVÁ – Favorável, Presidente.

O SR. RICARDO YOUNG – Voto contra, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Como vota o nobre Vereador Aurélio Miguel? S.Exa. se abstém. Como votam os Sr. Vereadores?

O SR. CORONEL TELHADA – Voto favorável.

O SR. SOUZA SANTOS – Sr. Presidente, havia votado contra na reunião passada, mas, após conversas, mudo meu voto. Sou favorável. Voto com o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Mantenho minha decisão inicial. Está aprovado. Há algum Sr. Vereador que queira fazer uso da palavra?

Está Presidência suspenderá a sessão por um minuto.

Estão suspensos os trabalhos.

- Suspensos, os trabalhos são reabertos sob a presidência do Sr. Senival Moura.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Há um requerimento do nobre Vereador Ricardo Young, em pé de pauta. Esse requerimento será feito verbalmente.

Tem a palavra o nobre Vereador Ricardo Young.

O SR. RICARDO YOUNG – Sr. Presidente e demais colegas da Comissão de Transportes, estamos vendo um problema gravíssimo em São Paulo, a respeito das manifestações do Movimento Passe Livre, contra o aumento concedido.

A Prefeitura se coloca como uma vítima no processo porque aumentou a tarifa de ônibus abaixo da inflação acumulada, e o Passe Livre argumenta que esse aumento, por si só, já é muito alto porque coloca São Paulo como uma das cidades em que o transporte público é mais caro do Brasil como um todo.

O Movimento está fora de controle.

Infelizmente, ele tem sido tomado por lideranças, que não necessariamente identificadas com o movimento, vêm fazendo atos de vandalismo, e o fato é que uma grande discussão precisa ser feita para sabermos se esse aumento é abusivo ou não e para aonde vai esse recurso.

Há uma dotação orçamentária de 650 milhões neste ano para subsídio de

transporte público. Já analisamos nesta Comissão, Sr. Presidente, que esse dinheiro será insuficiente. A nova previsão de subsídio é de 1,2 bilhão de reais para o sistema de transporte público: concessionárias e permissionárias. O que, realmente, coloca a situação das finanças públicas num risco razoável.

Portanto, a principal pergunta que temos que fazer é: para aonde vai o dinheiro do subsídio?

Nesse sentido, Sr. Presidente, quero fazer requerimento formal junto ao senhor e aos demais Vereadores da Comissão, a fim de que façamos uma solicitação formal à SPTrans, para que ceda a esta Comissão as planilhas de custo das concessionárias e permissionárias de transporte público em São Paulo, para que possamos analisá-las e ter maior clareza sobre a natureza desse aumento: se é ou não abusivo; se as concessionárias e permissionárias estão fazendo bom uso do recurso público para que esta Comissão de Transportes possa se posicionar.

Só quero lembrá-los de que dentre as prerrogativas do exercício da Vereança está a de fiscalização dos contratos e fiscalização do Poder Público.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Em discussão. (Pausa) A votos o requerimento. Como votam os Srs. Vereadores:

O SR. CLAUDINHO DE SOUZA – Favorável.

O SR. VAVÁ – Favorável ao requerimento.

O SR. RICARDO YOUNG – Favorável.

O SR. CORONEL TELHADA – Favorável.

O SR. SOUZA SANTOS – Favorável.

O SR. AURÉLIO MIGUEL - Aliás, precisam abrir as contas mesmo, a caixa-preta dos transportes. Há oito anos tentamos ter acesso a essas contas. O Vereador Adilson Amadeu era dos Transportes também, e nós não conseguimos. Então, precisa, realmente, abrir

as contas, o que tem naquela caixa-preta, porque é uma vergonha.

Sou favorável.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Eu também voto favorável.

Está aprovado o requerimento de autoria do Vereador Ricardo Young.

O SR. CLAUDINHO DE SOUZA – Eu faria uma observação por conta da fala do Vereador Ricardo Young com relação ao PL do Vereador Goulart.

Acho que a proposta do Vereador passou pela Comissão de Justiça; à Comissão de Transportes não cabe discutir o mérito. Acho que se tem alguma agressão ou se não foi feita uma avaliação do impacto financeiro, quanto a se estender o benefício para as pessoas com mais 60 anos, o Executivo fará isso e tomará a decisão de sancionar ou não a lei, em função desse impacto.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Votamos e aprovamos o requerimento.

Agora vamos encerrar a sessão.

Pergunto aos nobres Pares se desejam fazer uso da palavra ou se manifestarem sobre o requerimento ou sobre o projeto. (Pausa)

Nada mais havendo a ser tratado, declaro encerrada esta reunião, antes convocando todos para a próxima reunião ordinária, a ser realizada no dia 19 de junho, às 12 horas, no Plenário 1º de Maio, primeiro andar.

Em alguns minutos retomaremos a audiência pública.

- Pausa.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Retomemos os trabalhos de nossa audiência pública. Há cinco pessoas inscritas para falar, que farão, cada uma, uso da palavra por três minutos. Temos que encerrar a audiência impreterivelmente às 13h30. Restam, portanto, 20 minutos.

Tem a palavra a próxima inscrita, Sra. Sílvia Ballan, da Renata Falzoni Produções.

A SRA. SÍLVIA BALLAN – Boa tarde a todos. Pedalo desde os 14 anos na cidade

de São Paulo e nunca usei capacete, mas isso não quer dizer nada sobre se o capacete é ou não seguro. Para pedalar na rua – é minha opinião, não sei se vocês vão concordar -, não interessa ter capacete ou não; interessa ter educação. Dou um exemplo bem claro, para uma criança entender. Meu pai me ensinou que tenho que respeitar a fila da padaria, não posso furar a fila; ele me ensinou a esperar as pessoas saírem do elevador para eu entrar. Isso se chama educação, civilidade. É por isso que estou aqui. Desde os 14 anos, pedalo em São Paulo sem capacete, porque levei para a rua o que meu pai me ensinou.

Todos os dias, levo minha filha para a escola pela calçada. Uso uma cadeirinha superadequada, importada, que é muito cara. Pergunto: quantas mães em São Paulo usam uma cadeirinha como essa para levar seus filhos de bike para a escola? Elas costumam colocar as crianças na garupa, dão um jeito, colocam-nas no quadro. É caro equipar uma bicicleta. Se a pessoa não consegue nem ter segurança para levar o filho à escola, como fica então a placa? A cadeirinha nacional - que, aliás, é aprovada pelo Inmetro - vem até aqui (oradora indica gestualmente); já a importada, até aqui. Creio que vocês sequer imaginavam, mas a criança fica solta. Então, precisamos primeiro pensar nos equipamentos de segurança *etc.* para, aí sim, pensar em outros detalhes.

Em relação às ruas, minha pergunta é a seguinte: por que o trânsito dos carros emplacados não é civilizado para que eu pedale pelas ruas com minha filha? O trânsito não é civilizado. Então, como posso pensar em emplacar minha bicicleta se não posso ir para a rua? Minha filha correria risco de morte. Quero saber por que o trânsito não é civilizado. Obrigada.
(Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Obrigado, Sílvia. Tem a palavra o próximo inscrito, Sr. Sérgio dos Reis, cicloativista.

O SR. SÉRGIO DOS REIS – Bom dia. Quero observar que nosso país, em geral, é longo em leis e curto no cumprimento da lei. Há algum tempo, o Sem Parar associou-se à Polícia Militar e fez um teste na zona Leste. Resolveram, durante seis horas, parar todos os

veículos para verificar o licenciamento. Tiveram que parar o teste em menos de meia hora porque descobriram que na zona Leste 60% dos veículos estão com o licenciamento desatualizado. Nas *blitze* da polícia, os condutores já sabem: se vêm um carro do ano 2000 ou mais novo, bonitinho, os policiais param e verificam se o licenciamento está em dia; se não, o carro é apreendido. Se passa uma Brasília 78, a polícia nem para, porque sabe que a apreensão é certa e que dará trabalho, porque a dívida do carro é maior do que o valor dele.

Então, temos uma sociedade de dois níveis: os que cumprem – e que são realmente oprimidos pelo Estado, que têm que estar com tudo em ordem, sem faltar nada – e os que não precisam, porque são “coitados” ou sei lá por quê. Esses últimos talvez sejam 60% ou mais da população.

Abandonei meu carro. Minha licença venceu e tentei renovar sem despachante, mas o sistema é feito para que haja despachantes. Não consegui renovar a licença sem despachante e acabei abandonando o carro. Hoje faço tudo a pé, de bicicleta, de metrô.

São Paulo tem ordenamentos para ter calçadas boas desde o tempo da Colônia, nos idos de 1600. Se os senhores não tivessem carro com motorista e tivessem que andar pelas calçadas, ficariam envergonhados do seu estado de conservação. (Palmas) Não para andar!

Minha sugestão é que, em vez de se criar novos encargos, que se cumpram as atuais regras: que carros que tenham que ter licenciamento, o tenham; que as calçadas sejam boas; que as novas avenidas tenham ciclovias. Feito isso, aí sim não será o “liberou geral” que o Coronel falou, mas teremos uma cidade decente. As leis que já existem estão ótimas. Não precisamos de novas leis; precisamos do respeito a essas leis, que já existem e são amplas e suficientes. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Obrigado, Sr. Sérgio. Tem a palavra o próxima inscrita, Sra. Catarina Araújo Nóbrega, bike courier.

A SRA. CATARINA ARAÚJO NÓBREGA – Bom dia a todos. Quem me conhece,

sabe do meu trabalho. Estou mostrando minhas mãos a vocês. Trabalho na rua com minha bicicleta, me sustento com ela. Aos domingos, sou monitora na ciclofaixa.

Pergunto ao Vereador: o senhor faz uso da bicicleta? O senhor usa a ciclofaixa? Nunca vi o senhor andando pela Paulista.

O SR. ADILSON AMADEU – Com 1,2 milhão de bicicletas, a partir de agora você pode até me reconhecer: ando no Parque Villa Lobos.

A SRA. CATARINA ARAÚJO NÓBREGA – Meu trecho é na Paulista.

O SR. ADILSON AMADEU – Então, estamos um pouco distantes.

A SRA. CATARINA ARAÚJO NÓBREGA – Tudo bem, tudo bem. O senhor já conhece a minha profissão: bike courier, ou bike messenger?

O SR. ADILSON AMADEU – Fico feliz em saber que existe essa profissão. Parabéns.

A SRA. CATARINA ARAÚJO NÓBREGA – Obrigada. Eu gostaria de fazer uma pergunta ao senhor. Acho que o senhor não tem como me dar essa explicação. Mas, tendo em vista seu projeto de emplacar bicicletas, eu, como bike messenger, teria que fazer uso de vias públicas como, por exemplo, a Avenida Paulista. A ciclovia não é liberada para eu usar para realizar o meu serviço, porque tenho que entrar em vários tipos de estabelecimentos, retirando documentos. Não tenho, por exemplo, onde circular com minha bicicleta e não tenho como estacioná-la, porque, conforme saiu no jornal, estão reclamando das bicicletas amarradas em qualquer lugar. Estão reclamando; mas onde está a solução do problema dos lugares para estacionar as bicicletas?

A CET está presente para fiscalizar os carros. Um motorista cujo carro tem insulfilm nos vidros e que dirige com uma mão no celular e outra no volante, simplesmente joga o carro em cima da bicicleta. Isso é certo?

Tenho minha profissão. Minha profissão, o senhor não conhece, mas muitos devem conhecer. Muitos motoristas estão deixando de usar suas motos justamente por causa da

sustentabilidade, trocando-as por bicicletas para contribuir com um mundo melhor. Mas o que acontece? Desculpem a palavra, mas já levei o nome de vagabunda. Várias vezes de manhã, estando de uniforme, ouvi coisas do tipo: “Sua vagabunda, isso aqui não é brinquedo, não é parquinho, vá para o Ibirapuera pedalar”. Não estou brincando, estou trabalhando. E as leis sobre os EPIs – equipamentos de proteção individuais? Cadê o EPI do ciclista? O capacete, essa bermuda – que custa caríssimo? Custa caro por o ciclista para pedalar. Os ciclistas pedalam carregando aquelas caixas de cerveja, sem um equipamento para proteção.

O senhor acha que hoje emplacar a bicicleta seria justo tendo em vista que os eventos internacionais? E o pessoal que vem de fora? Onde eles vão andar com uma bicicleta emplacada, se não há lugar nem para o carro? Que haja mais leis, não para emplacar, mas sim para proteger o ciclista. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra a próxima inscrita, Christianne Fritzsos, ciclista.

A SRA. CHRISTIANNE FRITZSONS – Boa tarde. Não sou cicloativista, somente pedalo. Tudo o que foi dito foram questões que, de minha parte, eu nem havia pensado. Sobre o que foi falado, pensei em algumas coisas.

Acho que falta infraestrutura. Para falarmos de segurança, precisamos antes de infraestrutura, de ciclofaixas. A questão que a oradora anterior abordou, dos entregadores, vejo acontecer nos bairros. São meninos no primeiro emprego. São menores de idade. Eles entregam pão, leite, água. É gente que vai para o trabalho de bicicleta, que está buscando um meio alternativo de transporte. Não dirijo automóvel e já desmaiei por duas vezes no metrô. Hoje procuro horários alternativos para trabalhar. Quando posso fazer uso da bicicleta, faço, mas com medo. Tenho medo e acho que todos esses cicloativistas são como heróis sem capa, porque para pedalar é preciso coragem. Até como pedestres corremos risco ao nos expormos no trânsito. Não acho que o emplacamento resolverá questão alguma.

Com relação a estacionamento no *shopping*, pode ser utilizado o sistema de

guarda-volumes. Fui recentemente para Buenos Aires; lá se atravessa a cidade por bicicleta. Quem mora na cidade pode retirar a bicicleta de graça, e lá não há ciclofaixa, mas ciclovia, que percorre a cidade inteira. Não é feita distinção da ciclofaixa por cones, como aqui; na ciclofaixa, carro não entra.

Outra coisa. Há pessoas que fazem uso do skate. Qual é o próximo passo? Emplacar o skate? Emplacar o patins? Emplacar o par de tênis? (Palmas) Vou para o trabalho porque já desmaiei no metrô, fiquei completamente desnorçada, fui posta para fora da estação Sé. Vieram os funcionários do metrô, me puseram num táxi. Tudo isso porque minha pressão baixou por causa da lotação do metrô. (Comoção da oradora) Essa é a situação em que a gente vive! É uma bosta! Mas quem pedala está buscando uma alternativa de trabalho, de vida melhor, até para a Cidade em consequência disso. Acho que as pessoas estão buscando para si, e isso acaba revertendo para a Cidade.

Desculpem a emoção. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Obrigado, Christiane. Tem a palavra o próximo inscrito, Gabriel Di Pierro Siqueira, diretor da Associação de Ciclistas Urbanos de São Paulo – Ciclocidade. Informo que as inscrições estão encerradas por causa do tempo que nos resta.

O SR. GABRIEL DI PIERRO SIQUEIRA – Boa tarde, Srs. Vereadores. Nós da Ciclocidade temos estado muito felizes com o atual momento vivido pela Câmara Municipal, com a contribuição de vários Vereadores para discutir o tema da mobilidade e da bicicleta. Temos nesta Casa uma Subcomissão de mobilidade urbana e uma Frente Parlamentar de Mobilidade Humana, inclusive com a contribuição do próprio Vereador Adilson Amadeu, importante na discussão sobre a Avenida Eliseu de Almeida, como ele mesmo disse.

No entanto, não podemos ter retrocesso, não podemos andar para trás. O texto e a apresentação do Vereador justificam o projeto a partir das matérias de jornal e de tevê. Nós, ciclistas, estamos cansados...

Nós, ciclistas, estamos cansados de mandar *e-mails*, comunicados e uma série de documentos tentando explicar aos jornalistas a série de erros que eles cometem em suas matérias. E quando acertam, não percebemos.

Por exemplo, na matéria da Rede Globo mostrada pelo Vereador, um rapaz fala que vai para a calçada para preservar sua vida, porque ele tem medo. É isso que faz o William, o Thiago, o Pedro, o Roberson, a Silvia Balan, com sua filha pequena, e todos nós. Ninguém vai me falar que não vou poder entrar na calçada quando me sentir ameaçado, porque quero olhar para a minha filha de seis meses quando voltar para casa.

Quero entender dos membros desta Comissão como vamos emplacar bicicletas sem garantir a segurança. Obrigar o ciclista a andar na via é obrigá-lo a correr o risco que hoje corremos. Acho que a lógica e o raciocínio estão bastante invertidos, porque precisamos primeiramente implementar as políticas já previstas em lei, como os colegas já falaram, e as estruturas cicloviárias que vão tornar seguras as campanhas educativas, para depois obrigar. Caso contrário, vou ter que andar na via ou vou ter que ficar em casa.

As pessoas nos chamam de cicloativistas, mas me considero apenas um ciclista. Sou um ciclista que, por convicção política, me situo na via, procurando não andar na calçada. Mas, se sou ameaçado, ando, sim, na calçada, passo no sinal vermelho e ando na contramão, ações que são permitidas em algumas cidades.

As duas meninas mortas na Avenida Paulista por motoristas de ônibus estavam de capacete, apesar de ser permitido andar sem capacete em quase todos os lugares. O Bertolucci estava de capacete. Que isso fique claro, porque fazemos uma discussão com um nível muito baixo de informação.

Segundo pesquisa do Metrô, aumentou nos últimos anos o número de bicicletas na via e, segundo os relatórios fatais da CET, diminuiu o número de acidentes no mesmo período. Logo, quanto mais bicicletas, menos acidentes; quanto mais visibilidade da bicicleta, menos acidentes. (Palmas)

Se a conduta ruim dos ciclistas ampliasse o número de acidentes, haveria um número maior de acidentes pelo número maior de ciclistas. Mas isso não está mostrado. Estamos, então, fazendo uma lei que não está baseada nos diagnósticos.

Segundo relatório da Secretaria de Estado da Saúde de 2012, os principais fatores de risco de acidentes de trânsito envolvendo ciclistas são a embriaguez e a desatenção por parte de motoristas de veículos motorizados. De acordo com matéria da Rede Globo, foram mortos 52 ciclistas em 2012, mas nenhum ciclista matou ninguém.

Então, se vamos fazer uma lei, que a façamos baseada em diagnósticos, em estudos e pesquisas. Infelizmente são poucos os disponíveis, mas podemos criar alguns para depois pensarmos, com base em diagnósticos, no que podemos fazer de melhor.

Vamos, Srs. Vereadores, fazer a lição de casa, que é a implementação da estrutura cicloviária e a lei que está vigente nesta cidade.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Em que pese ter sido publicado que esta audiência duraria 45 minutos, ela já dura 1h15 e 15 pessoas já fizeram uso da palavra.

Tem a palavra o autor do projeto, Sr. Adilson Amadeu.

O SR. ADILSON AMADEU – Sr. Presidente, demais Srs. Vereadores, a contribuição de V.Exas. é muito importante. Tenho recebido inúmeras sugestões no Facebook e queremos fazer o melhor para a Cidade. Para tanto, tenho acompanhado a associação dos senhores.

Para poder andar de bicicleta em Londres é preciso fazer curso e teste de qualificação de ciclista. Na Alemanha, o ciclista que comete infração de trânsito recebe multa. Em algumas cidades dos Estados Unidos, é obrigado a ter documentos comprobatórios.

Precisamos pensar não só no nosso país, mas na nossa cidade. Quero receber, sim, sugestões e quero fazer o melhor para que os senhores não me cobrem amanhã, porque a regulamentação só vai acontecer a partir do que disserem os senhores.

Agradeço ao querido Sr. Vereador Ricardo Young, que me deu a ideia de promover esta audiência. Que possamos ter mais tempo para falar a respeito da nossa cidade, porque queremos o melhor para os senhores e para esta cidade.

Tenho cinco filhos e, daqui a pouco, netos, e quero o melhor para eles. Também tenho medo de andar de bicicleta na Cidade. Fui assaltado na Rua Professor Artur Ramos, onde levaram minha bicicleta. Por isso hoje alugo bicicleta no Parque Villa-Lobos e ando por lá.

Como fiscalizador do Município, quero o melhor para ele. Acreditem, quero o melhor. Se for provado que não precisará ter identificação, retirarei o projeto, mas quero que as Comissões analisem o projeto, pois o veredito final será de todos nós.

Muito obrigado, Sr. Presidente. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Obrigado, nobre Vereador Adilson Amadeu, autor do projeto, pela contribuição.

Tem a palavra o nobre Vereador Ricardo Young.

O SR. RICARDO YOUNG – Sr. Presidente, endereço esta minha fala à Sra. Vânia Raquel, que perguntou por que existe pressa nesta Casa para essa lei específica. Na verdade, não existe pressa, o que existe é uma disposição de aprofundar a discussão sobre a cicloatividade na Cidade e resolver os problemas abordados.

Há nesta Casa a Frente de Mobilidade Humana e a Comissão de Mobilidade Urbana, nas quais estamos trabalhando a questão da bicicleta em várias frentes, com várias lideranças. Os senhores podem ter certeza de que o número de Srs. Vereadores presentes nesta audiência pública mostra o quanto a Casa está sensível à questão.

Quero também agradecer aos senhores a presença, já que esta é a Casa das discussões democráticas. Se não tivermos a participação e a organização dos senhores nem seus argumentos, obviamente, não conseguiremos fazer a legislação adequada ao setor como um todo.

Essa questão é prioridade desta Casa, desta Comissão, da Subcomissão e da

Frente de Mobilidade Humana.

Agradeço aos senhores e tenham certeza de que encaminharemos seus argumentos a todos esses canais.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Muito obrigado, nobre Vereador Ricardo Young, pela contribuição.

Tem a palavra o nobre Vereador Souza Santos.

O SR. SOUZA SANTOS – Sr. Presidente, é realmente comovente as questões abordadas por todos que fizeram uso da palavra. Parabéns a todos pelas manifestações.

Não existe sociedade democrática que não tenha diálogo. Por isso é muito importante que os senhores tenham comparecido a esta audiência hoje.

Na verdade, precisamos de educação no trânsito, como bem falou a Silvia. Educar o ser humano é muito difícil, mas precisamos disso hoje. Além disso, é necessário respeito. Quando os ciclistas são atropelados nas ruas, é porque falta educação no trânsito. Os carros acham que a rua pertence a eles e buzina para os ciclistas saírem da frente. Mas isso é errado.

Quero dizer que estamos juntos nisso. Vamos conversar com o Vereador Adilson Amadeu, a Comissão vai se debruçar sobre esse assunto, e vamos tirar bons resultados desta Comissão.

Parabéns a todos. Obrigado aos senhores pela presença. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Agradeço a cada um dos senhores a presença. A Câmara Municipal de São Paulo está sempre à disposição para debater qualquer matéria.

Nada mais havendo a ser tratado, dou por encerrados os nossos trabalhos.