



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 E COMISSÃO DE POLÍTICA  
URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE.

**PRESIDENTE: SENIVAL MOURA**

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA.

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 03/05/2017

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Grafia(s) não confirmada(s)
- Orador não identificado
- Intervenção simultânea ininteligível/inaudível
- Manifestação fora do microfone
- Suspensão
- Documento lido a ser encaixado pela Secretaria da Comissão

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Na qualidade de Presidente da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia, declaro abertos os trabalhos da primeira audiência pública conjunta com a Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente do ano de 2017, convocada para hoje, 3 de maio de 2017, com a presença dos Vereadores Adilson Amadeu, Souza Santos, José Police Neto, Abou Anni e Eduardo Matarazzo Suplicy.

Informo que esta audiência pública está sendo transmitida pelo portal da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço [www.camara.sp.gov.br](http://www.camara.sp.gov.br), *link* Auditórios *On-Line*.

Esta audiência pública foi convocada para tratar dos limites de velocidade nas marginais. Foram convidados o Sr. Secretário Municipal de Mobilidade Urbana; a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET; a ONG Rede Nossa Cidade; a Comissão de Direito Viário da OAB/SP; o Sr. Leandro Martin Totaro Garcia, Presidente da Faculdade de Saúde Pública da USP; o Sr. Fernando Túlio Salva Rocha Franco, Presidente do Instituto dos Arquitetos do Brasil; o Sr. Rafael Calabria, Pesquisador em Mobilidade Urbana do Idec; a Sra. Elici Maria Checchin Bueno, Coordenadora Executiva do Idec – não presente –; o Sr. Nilton Gurman, Presidente Nacional da ONG Não Foi Acidente; Ana Carolina Nunes, Pesquisadora da Associação Cidade a Pé.

Informo que, devido a uma viagem no exterior, não pôde estar aqui presente o Presidente da CET, Sr. João Octaviano Machado Neto, e o Secretário Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana, Sr. Sergio Henrique Passos Avelleda.

Primeiramente, daremos a palavra aos Srs. Vereadores para suas considerações iniciais. Logo após, abriremos espaço para os nossos convidados para as suas considerações iniciais e iniciarmos o debate. Conversamos e acordamos que faremos outra audiência pública, cujo convite é extensivo a todos os presentes, no próximo dia 16 de maio, a partir das 9h, no Auditório Prestes Maia.

Tem a palavra o Vereador José Police Neto.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO** – Sr. Presidente, só para entender sobre o que conversamos e o que estamos informando a todos os que aceitaram o convite e já estão conosco. O Presidente da CET informou que está ou esteve em viagem internacional?

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Esteve.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO** – Porque o vi ontem no lançamento do Maio Amarelo, cheio de informações, disponível para a TV Globo e para a Rádio CBN; só não para, pelo que parece, para a Câmara Municipal. Se ele está preparado para anunciar o Maio Amarelo e regras importantes de ampliação da velocidade nas marginais e não está disponível para um debate aberto na Câmara Municipal, é de se estranhar, porque o tempo que ele gastou ontem em entrevistas não foi pequeno. Portanto, precisamos entender qual é o tempo disponível para o debate com a sociedade e qual o tempo disponível para viajar, que também é importante. O que preciso entender é: o que motivou a ausência do Secretário? Se ele esteve disponível para a rádio e a TV ontem, em tese, ele estaria disponível para estar hoje nesta Casa. Senão fica parecendo que nós, e todos os que estão hoje nos acompanhando, somos um bando de desocupados que não tínhamos nada para fazer e resolvemos nos reunir porque o único ocupado é o Secretário, que fez uma viagem internacional, que ontem deu entrevistas para a rádio, por conta do lançamento do Maio Amarelo, e nós, os desocupados, estamos aqui o esperando chegar e ele não vem.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – O.k., Vereador José Police Neto.

Há sobre a mesa um ofício, que será lido.

- É lido o seguinte: (Ofício nº 020/2017, de autoria do Presidente da CET, Sr. João Octaviano Machado Neto – pedido para remarcar data para seu comparecimento para esclarecimentos).

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Tem a palavra o Vereador José Police Neto.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO** – V.Exa. vai fazer a leitura do outro documento?

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – O outro documento é o do Secretário.

- É lido o seguinte: (Ofício nº 214/2017, gabinete SMT, Secretário Sergio Avelleda, justificativa de ausência e pedido de redesignação de nova data para o comparecimento à Câmara Municipal).

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Tem a palavra o Vereador José Police Neto.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO** – Sr. Presidente, só para entender a leitura dos dois documentos. O Presidente da CET informa que não virá porque está voltando de viagem, e o Secretário informa que não virá...

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – O Presidente da CET informa o Secretário que não teria condições de estar aqui neste dia por outros motivos e, após sua chegada, não tinha informações. Ele informa ao Secretário...

**O SR. JOSÉ POLICE NETO** – E o Secretário não vem porque o Presidente da CET não veio?

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – O Secretário não pôde vir devido a outros compromissos que tinha, e pede a redesignação. É isso que está escrito aqui.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO** – Eu acho absolutamente passível; vamos combinar uma nova data. Mas eu acho também absolutamente necessário que se faça a recomendação de suspensão de qualquer aumento de velocidade na Cidade inteira até o debate com esta Casa. Não me parece adequado que, no momento em que fazemos a primeira avaliação, depois de quatro meses da gestão, que é absolutamente importante, um debate democrático entre duas Comissões – não estamos falando de um Vereador que pediu para falar com o Secretário ou com o Presidente da empresa –, portanto, dos sete Vereadores da Comissão de Política Urbana e de sete suplentes, e dos sete membros da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Lazer e Gastronomia e seus suplentes, ou seja, estamos falando de, no mínimo, 14 Vereadores e, na extensão dos seus suplentes, 28 Parlamentares, quórum para se votar qualquer projeto.

Um dos membros do Governo, o Presidente da CET, anuncia que estava em viagem internacional, pelo que parece, para proferir palestra na Microsoft, que é, salvo melhor explicação, concorrente de muitos produtos e sistemas que são comprados pela própria CET.

Precisamos, então, depois apurar a questão de conflito de interesse. Mas o que importa é que, passado esse período da viagem, o Presidente da CET teve todo o tempo para dar todas as entrevistas necessárias ontem; só não teve tempo de vir à Câmara. O que também é razoável, porque poderia, ao viajar, anunciar aos Vereadores que não viria e, portanto, nenhum de nós estaria aqui. Eu e o Vereador Suplicy estávamos, até agora, no debate da Comissão de Finanças e Orçamento da LDO – só estamos aqui porque estávamos compromissados com o Secretário e com o Presidente da empresa, que poderiam, há dez dias, antes da viagem, anunciar para todos nós e para todos que estão aqui que não viriam.

Minha sugestão, portanto, é que se suspenda qualquer ampliação de velocidade e que se realize o debate aqui na Casa; e se esse debate prosperar, a ponto de mostrar tecnicamente que, de fato, os acidentes ou incidentes que vêm ocorrendo na Marginal, não são ocasionados pelo aumento da velocidade permitida, por uma decisão discricionária, em 25 de janeiro deste ano, a gente vai se dar por satisfeito e vamos continuar buscando novas informações. Caso contrário, quem comete os erros somos nós, Vereadores fiscalizadores, que esperávamos hoje contar aqui com a presença do Sr. Presidente da CET e do Sr. Secretário, que inexplicavelmente não fizeram o comunicado a esta Casa antes da hipotética viagem que o Sr. Secretário teria, que ninguém sabia.

Então, quero aqui deixar isso muito claro, pelo carinho que tenho com o Sr. Secretário e com o Sr. Presidente da empresa, que erraram. Da mesma forma que o Sr. Prefeito anunciou que os seus liderados erraram, ao mandar para esta Casa um projeto de lei que era diferente daquilo que S.Exa. anunciavam, erram o Sr. Secretário e o Sr. Presidente da empresa, ao não fazer igual ao Sr. Prefeito. O Sr. Prefeito esteve ontem aqui, esteve no mês aqui, faz viagem internacional, chega às 6 horas da manhã e está tocando as suas atividades. Parece que a equipe não segue muito as orientações do próprio Sr. Prefeito.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Tem a palavra o nobre Vereador João Jorge.

**O SR. JOÃO JORGE** – Sr. Presidente e Srs. Vereadores, segundo eu pude entender e depreender das manifestações aí, a razão do Sr. Presidente da CET foi sua viagem. Consequentemente, a não vinda do Sr. Presidente da CET, que domina mais o assunto, que está mais ligado a esses assuntos da redução de velocidade, o Sr. Secretário não veio em razão da ausência da CET.

É lógico que o Vereador José Police Neto tem razão. Nós estamos hoje em duas comissões aqui, e nós gostaríamos sim da presença desses dois técnicos, até para contemplar também a presença dos convidados. No entanto, nós não vamos tratar aqui o Sr. Sérgio Avelleda como um adolescente, que tem que ficar explicando, como se fossem dois adolescentes, que não são. São dois senhores responsáveis.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO** – É pior do que adolescente. Fizeram a gente fazer papel de adolescente, de vir para cá e perder o nosso tempo, porque podia ter feito isso há dez dias. Essa é a questão. A questão não é eles serem adolescentes ou nós, é respeito a esta Casa. O que me parece fundamental é que quem quer respeito, impõe respeito. Se S.Exa. está sabendo que a gente vai estar aqui, não precisava ter dito ontem à noite para a gente saber só agora que não vão estar. É só isso. Eu não vou tratar de adolescente nenhum, porque as pessoas que estão morrendo são velhos, em especial, idosos.

**O SR. JOÃO JORGE** – O Sr. Secretário Sérgio Avelleda já esteve duas vezes aqui conosco, inclusive na nossa comissão, de Trânsito e Transportes. Veio aqui prestar esclarecimentos. Ficou à vontade. Já veio, vem e disse que virá outras vezes. É contrário da administração anterior, quando o Secretário ou os Secretários não vinham aqui. Não davam bola, não davam atenção, ignoravam a Câmara Municipal na gestão passada. O Vereador José Police Neto sabe disso. Ignoravam, solenemente ignoravam. Não queriam saber. O Sr. Secretário Sérgio Avelleda já veio, comprometeu-se a vir outras vezes e se coloca à disposição para voltar e vai voltar. Isso é para comparar com o que acontecia na administração anterior: total descaso com esta Casa, o que não é o caso desta Administração, inclusive pelo Sr.

Prefeito, que esteve aqui ontem e vem todos os meses, quando havia assuntos aqui conosco, todos os assuntos, inclusive redução de velocidade.

Nobre Vereador José Police Neto, o próprio Prefeito disse aqui, disse na mídia e disse aqui inclusive - E o próprio Secretário Sérgio Avelleda, quando esteve aqui e o Presidente da CET também, quando esteve aqui, nesta Casa aqui, nesta comissão, neste plenário, falando conosco - disse que, após o aumento de velocidade nas marginais - explicou suas razões, depois a gente pode debater, se houver debate ainda hoje, explicou suas razões - e disse o seguinte: nenhuma outra mudança de velocidade será feita no ano de 2017, nenhuma, S.Exa. disse, o Sr. Prefeito disse, nenhuma vai ser feita, até que se apurem os resultados da volta das velocidades anteriores nas marginais.

Nós vamos ver se aumentaram acidentes, quais as razões dos acidentes, de feridos e de mortos, se se aumentaram, como está essa curva, que vinha descendente nos últimos vinte anos, não só nos últimos dois ou três anos, mas nos últimos vinte anos, após uma avaliação de um ano de resultado, com trabalhos inclusive de prevenção, de marginal segura e atendimento. Após um ano que então haveria sim estudos, se aumentaria a velocidade em outras vias ou não.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – OK. Nós poderíamos fazer só as considerações iniciais e convidar os debatedores, as pessoas que nós convidamos, para poder ocupar um espaço aqui. Em seguida, faremos o debate pertinente.

Tem a palavra o nobre Vereador Adilson Amadeu.

**O SR. ADILSON AMADEU** – Sr. Presidente Srs. Vereadores e todos os convidados, acho que está esclarecido. O Sr. Presidente da CET chegou de viagem. O Sr. Secretário está também fazendo outro tipo de trabalho. Vamos desconsiderar que S.Exa. não queira vir. Muito pelo contrário, eu tenho certeza que S.Exa. quer vir. Está marcado o dia 16.

Sr. Presidente, acho que, pelo menos, poderíamos ouvir os argumentos de todos

que foram convidados, que estão aqui, que largaram também seus compromissos, para que a gente possa já entender um pouco mais de tudo o que nós estamos fazendo nessas duas comissões. Basicamente é isso, porque o trabalho vai continuar. Não veio hoje. Está decidido que vai ser o dia 16. Já está marcado o horário já, das nove a uma da tarde. É isso?

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Próximo dia 16, a partir das 9 horas, no Plenarinho, até às 13 horas, se necessário for, novamente para falarmos sobre isso. Já está confirmado aqui com o assessor do Sr. Secretário, Sr. Eliseu, que se encontra aqui. Já está confirmado aqui, foi confirmado tanto com o Sr. Secretário como também com o Sr. Presidente da CET. Os dois estarão presentes. Fomos confirmados sobre isso antes do início da nossa reunião.

**O SR. ADILSON AMADEU** – Sr. Presidente, se está confirmado, vamos aguardar. No dia de hoje, como os convidados vieram aqui com a maior boa vontade e conhecem bem o assunto, é oportunidade também de a gente ouvir um pouquinho.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Tem a palavra o nobre Vereador Souza Santos, para suas considerações iniciais.

**O SR. SOUZA SANTOS** – Sr. Presidente, Srs. Vereadores, todos que nos acompanham e aqueles que foram convidados, é importante que se faça o debate, muito bem colocado pelo Vereador José Police Neto e pelos Vereadores João Jorge e Adilson Amadeu. É importante nós façamos esse debate mesmo. A população precisa de uma explicação, tendo em vista claro as mortes que ocorreram depois do aumento da velocidade nas marginais. É bom que se saiba também que as pesquisas mostram que, depois do aumento da velocidade, essas mortes ocorreram. Agora não é importante nós discutirmos também? Daí os convidados que aqui estão podem esclarecer para a gente a imprudência de alguns motoqueiros, porque, pelo que nós vemos aqui, pelas notícias de jornais, há bastantes motoqueiros ou a grande maioria foram motoqueiros. Nas suas imprudências ou naquilo que é falado nas reportagens. Acho que o debate é importante, faz-se necessário também, sim, a presença do Secretário de

Transporte, como também os Superintendente da CET para que possamos ter um debate melhor e, claro, sopesar a Secretaria de Transportes, as ONGs e aqueles que defendam a redução da velocidade. Eu creio que faremos, aqui, um bom debate e creio que tiraremos um aprendizado importante para implementarmos na Secretaria de Transportes com relação à velocidade. Era isso, eram essas as considerações.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Ok. Aqui também, do Instituto dos Arquitetos do Brasil Sr. Fernando Túlio. Quem é o Fernando? (Pausa) Ok. Não havia informado sua presença, obrigado. Em seguida já vou transmitir a palavra para consideração inicial de cada um dos convidados. Então: o aumento da velocidade nas marginais.

O Prefeito João Doria, cumprindo promessa de campanha aumentou a velocidade nas marginais Tietê e Pinheiros. Até o dia 25 de janeiro de 2017, data da mudança, havia 163 dias sem mortes nas marginais. Em apenas 20 dias de implantação, constatou-se o primeiro óbito. No primeiro mês da implantação das altas velocidades máximas, conforme levantamento da *Folha de S.Paulo* 112 acidentes, número bastante superior à média de 64 acidentes no Governo Fernando Haddad do PT.

Dentre esse número – de 112 acidentes -, no primeiro mês de implantação, houve 4 atropelamentos e duas mortes. No segundo mês de levantamento, o número de acidentes com vítimas continuaram subindo. Nesse período foram constatados 117 acidentes com mais duas mortes.

Nos últimos dias do mês de abril de 2017, exatamente dia 25, ocorreu a primeira morte por atropelamento após o aumento de velocidade nas marginais, fato que não ocorria há 25 meses. São quase cem dias dessa nova medida. Nesse período ocorreram 8 mortes nas marginais Pinheiros e Tietê.

Se o Sr. Prefeito mantiver essa política, chegaremos ao final de 2017, com mais de 20 mortos.

O Prefeito João Doria já na implantação dessa medida desconsiderou estatísticas e

especialmente diversos especialistas que se colocavam contra os referidos aumentos no mesmo dia de todos os números serem apresentados. Prefeito prefere responsabilizar usuários por imprudência ao invés de ter humildade para rever o equívoco de sua promessa de campanha.

Enquanto essa responsabilidade se mantém, ou pior ainda, o aumento de velocidade se espalha por outras vias da Cidade, como alguns defendem. Continuaremos contabilizando mortes no trânsito dessa cidade? Apenas um release de tudo o que vem acontecendo.

Então quero passar, primeiro, para falar suas considerações iniciais o Sr. Fernando Martin, Pesquisador da Faculdade de Saúde Pública da USP. Por favor, suas considerações iniciais.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. FERNANDO MARTIN** - Muito obrigado aos Vereadores pelo convite, às duas comissões. Obrigado a todos pela presença nessa audiência.

É complicado trabalhar até este momento, no meu ponto de vista, como pesquisador, com clareza e com firmeza os efeitos do Programa Marginal Segura, comparando os dados com o passado. Obviamente que os dados até o momento indicam que, provavelmente, o aumento da velocidade – que é um dos elementos do programa – surtiu um efeito negativo. No entanto, não temos, na minha perspectiva, ainda, e, por isso, não me sinto confortável em emitir um parecer sobre o programa. Claro, com mais dados e com mais informações. Acho que isso fica muito mais claro.

O que eu acho, no entanto, que a gente tem bases para discutir e que esse programa vai de encontro às recomendações internacionais. E outros estudos bem feitos aqui indicam que o aumento da velocidade nas vias, em geral, aumenta a probabilidade de um acidente acontecer e aumentam a probabilidade desse acidente redundar em morte.

Se pensarmos também nas recomendações da Organização Mundial da Saúde,

que definiu esta década com uma década para se trabalhar a segurança no trânsito, veremos, por exemplo, que um dos pressupostos é que acidentes acontecerão e que, em segundo lugar as pessoas são vulneráveis a esses acidentes. Digo, tanto da parte física, vulneráveis a esse acidente, às consequências desse acidente, e que, por conta disso, uma abordagem sistêmica sobre o problema é necessária. E quando a gente pensa na abordagem sistêmica sobre esse problema, é menos uma questão de responsabilização dos usuários da via e mais uma questão de entender que as pessoas, que tomam decisões e que tenham a possibilidade de definir ps caminhos para esta cidade, têm, sim, maior responsabilidade. E quando a gente pensa nisso, sob o meu ponto de vista, onde a gente gostaria de chegar é, no final das contas, na pergunta: “De que tipo de cidade queremos e que tipo de cidadãos queremos ser nesta cidade”.

Então, quando a gente pensa, por exemplo, que o aumento da velocidade na Marginal ou, pensando ao contrário, se a gente pensa que a gente quer uma cidade com mais contatos, uma cidade mais amigável, que as pessoas sejam mais amigáveis, reduzir a velocidade de todas as vias passa por isso. Inclusive a da Marginal, que é uma via importante, uma via que tem repercussão na Cidade. Então, sermos uma cidade mais amigável, sermos uma cidade com mais contato social, menos violenta, passa também por redução da velocidade, mesmo que isso não tenha o impacto – que acredito que tenha -, em mortalidade. Tem um impacto social de outra natureza. Tem um impacto na imagem que temos da Cidade. E quando, por exemplo, o Vereador Souza Santos nos perguntou sobre os motociclistas, eu vejo também na mesma na mesma ordem. Por que existem tantos motociclistas em São Paulo e por que existem tantos motociclistas se arriscando? Será que eles gostam de se arriscar? Será que são necessários tantos motociclistas? Será que isso não é uma resposta às necessidades das outras pessoas? Nós, outros cidadãos, de que queremos nossas coisas naquele momento, o mais rápido possível, numa cidade em que é impossível trafegar? Então, uma moto é o meio de fazer isso? E essas pessoas acharam uma forma de fazer isso e arriscam as suas vidas, porque, provavelmente, é a forma que conseguiram para ter seu

sustento, por exemplo.

Então, talvez seja menos uma questão de responsabilidade deles - porque, obviamente, eles colocam suas vidas em risco e isso precisa ser debatido -, mas uma questão de como nos organizamos como Cidade. Como nos organizamos para que tenhamos nossas demandas atendidas. Será que nossas demandas são mais importantes do que as vidas das pessoas que se colocam em risco? Será que temos formas de organizar a Cidade, de organizar as demandas e as nossas necessidades de outra forma que evite esse tipo de acidente? Isso também passa pelas velocidades nas marginais. Será que o nosso tempo é tão mais valioso que a vida das outras pessoas? Será que a nossa velocidade tem prioridade sobre a vida das outras pessoas?

Então, eu comecei dizendo que, neste momento, não me sinto à vontade de emitir um parecer, por conta da quantidade de dados disponíveis, porque, no meu ponto de vista, nós temos um histórico de dados comparados com 3, 4 meses de informação. E pode existir muita variação, pode existir... Os dados não estão todos consolidados. A gente não sabe, exatamente, quando aconteceram esses acidentes. Enfim, têm algumas coisas que precisam ser revistas, mas eu acho que, em contrapartida, há recomendações internacionais que vão nessa direção. E acho até que, mais importante do que isso, é termos em consideração nessa discussão que tipo de Cidade queremos e que tipo de pessoas queremos ser nessas cidades, em nossa cidade.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Ok.**

Ouvimos, aí, as palavras do Leandro Martins Totaro Garcia, Pesquisador da Faculdade de Saúde Pública, da USP.

Passaremos, agora, a palavra ao Rafael Calábria, Pesquisador em mobilidade urbana, do Idec.

**O SR. RAFAEL CALÁBRIA – Bom dia a todos.**

Falarei também seguindo, um pouco, do que já foi dito, mas só andando um passo à frente.

A nossa posição, a nossa opinião, do Idec, é que temos argumentos suficientes para indicar que esse aumento foi errado, baseando-se em dados internacionais, por vários dados, que já foram levantados quanto a isso; pela Marginal ser uma via urbana eminentemente. Estudos demonstram que ela não tem capacidade de uma via expressa ideal.

Mas eu queria focar, especialmente, nessa questão de mudança de paradigma. O que tem chocado muitas pessoas, em nossa opinião, é essa mudança de paradigma contra a redução de acidentes e segurança no trânsito. Digo isso porque tínhamos, principalmente no Brasil, historicamente uma discussão de “tomar cuidado, de remediar os acidentes, de se proteger do acidente”. E, principalmente depois de 97, nos anos 2000, essa nova tendência de acidente zero, de segurança no trânsito, de medidas de anulação dos riscos, era uma mudança cultural, de paradigma, que a sociedade não conhecia ainda e, por isso, teve reação tão grande quanto as velocidades – tanto, aqui, na Marginal, quanto das outras cidades que fizeram.

Fala-se muito de Nova Iorque, mas o melhor exemplo, acho, que tem de se levantar, é Paris, porque Paris abaixou as velocidades em suas vias expressas, como São Paulo, na via expressa que circunda a cidade, exatamente igual a São Paulo. E os resultados foram os mesmos: menos mortes menos, menos ruído, menos emissão de poluente, menos barulho também. Por isso que os bairros apoiaram. E a reação foi a mesma: motoristas contra; taxistas, no começo, contra e, depois, passaram a apoiar, exatamente igual ao que ocorreu aqui.

Então, muitas reações foram iguais aqui, porque é um paradigma novo. De fato, anular os riscos de acidente e, aí, eu queria falar sobre a questão da imprudência, que sempre é levantada. A gente entende que existem imprudências, acontecem imprudências. E a teoria do Visão Zero e dessas novas teorias de segurança de trânsito, eles falam que, sim, as

pessoas vão errar, porque o ser humano erra, e a política de Trânsito tem de levar em conta isso e tomar decisões a partir disso, não tentando, utopicamente, mudar completamente isso. Óbvio, tem de atuar para melhorar isso, sem dúvida. Mas não vai anular completamente os erros.

Então, a infraestrutura, além da comunicação, tem de ser modificada. E outro ponto. Pelo Código de Trânsito Brasileiro, em seu artigo 1º, a responsabilidade é da Prefeitura, e se ela não pode regulamentar completamente o comportamento humano e todas as decisões, ela tem que regulamentar o que é jurisprudência dela, que é sinalização, regulamentação de velocidade e a geometria viária.

Então, em nossa porção, é responsabilidade da Prefeitura, até porque nenhum acidente - nem aéreo, nem de trânsito -, não tem uma causa só. Então, a causa não foi só imprudência ou erro do motociclista, ou porque o pedestre estava lá. A velocidade, como foi dito também, aumenta a probabilidade do acidente, aumenta a gravidade do acidente, e aumenta a probabilidade de morte, com dados já mensurados por diversas pesquisas internacionais. Então, a gente tem bastante argumento para mostrar a corresponsabilidade da velocidade nos números de acidentes. Temos, na verdade, de começar a aprofundar mais essa discussão: ver que geometria precisa ser modificada, pontos mais graves que precisam de mais ações de infraestrutura, e não ficar definindo se temos de abaixar ou não a velocidade. Esse fato já está bastante claro e definido. E como temos falado, por várias vezes, a CET não respondeu a isso. Ela tem apontado os erros humanos como sendo a única causa. Só que, se houve erro humano, a velocidade aumentou, aumentou a gravidade e a letalidade do acidente.

Então, o nosso pensamento está bem claro de que há um erro, vai contra todas as experiências internacionais e, até, algumas nacionais. E a Prefeitura tem de fazer, principalmente, o que é jurisprudência dela: infraestrutura e regulamentação.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Ok. Acabamos de ouvir as palavras do Sr.

Rafael Calabria, pesquisador de mobilidade urbana do Idec.

Vamos ouvir agora a Sra. Carolina Nunes, pesquisadora do Cidade a Pé.

**A SRA. CAROLINA NUNES** – Agradeço a preferência. Confesso que esperava que houvesse mais Vereadoras participando desta discussão, porque o ambiente de discussão sobre mobilidade e estrutura da Cidade ainda é muito masculino e, na minha opinião, essa é uma das causas por as cidades não terem dado certo, porque o ambiente de decisão das cidades é extremamente desigual. Mas voltando ao tema da audiência, lamento profundamente, mais uma vez, a ausência do Secretário Sérgio Avelleda e do Presidente da CET, Sr. João Otaviano.

Quero destacar que, em todos os momentos em que a sociedade civil se dispôs a debater isso, a Prefeitura não esteve presente, então discordo da posição do Vereador João Jorge. Eles podem estar disponíveis para conversar com os Srs. Vereadores, mas com a sociedade civil, infelizmente, eles não se mostram disponíveis para debater esse tema, frente a frente.

O Rafael já adiantou um pouco sobre o que significa a visão zero: eliminar os fatores de risco para diminuir a fatalidade e a ocorrência de acidentes, assumindo que as pessoas erram.

O programa Marginal Segura propõe mitigar riscos colocados pela própria Prefeitura. Isso porque, internacionalmente, como o colega já falou, é sabido que redução de mortes é uma das estratégias mais eficazes para reduzir fatores de risco e deve ser acompanhada de outras medidas, como: reforço de fiscalização, mudança na geometria viária, e assim por diante. Mas como a Prefeitura decidiu tirar esse fator de redução de risco, então ela teve que propor algumas mudanças para tentar mitigar os riscos que ela própria criou. Ou seja, cria um problema e acaba vendendo uma solução para o próprio problema, aumentando os custos.

Isso tem uma consequência na Cidade, que não é só para as marginais. Com o

aumento de efetivo e equipes da CET nas marginais; a CET, que tem recursos limitados como qualquer órgão público, acaba tirando efetivo e viaturas de outros lugares da Cidade, causando impacto na redução de fiscalização e de atendimento em outros bairros da Cidade, que já estamos vendo, como o aumento das mortes, principalmente aumento de atropelamentos pela Cidade.

Precisamos lembrar que as infrações ligadas a atropelamentos são as que são menos fiscalizadas na Cidade, basta acessar o site com a relação das infrações que são multadas, ano a ano, e verão que não há mais de 20, 30 autuações por ano das infrações ligadas à prioridade do pedestre; enquanto outras infrações são mais autuadas.

Quero destacar um erro de política pública, que a Prefeitura tem cometido: no anúncio do Marginal Segura, a CET falou em eliminar os grupos de risco por serem mais vulneráveis, que são os motociclistas e pedestres. Lembro-me, com muita clareza, das palavras do Secretário e do Presidente da CET de eliminar riscos que se referem a motociclistas e pedestres. Pois bem, essa estratégia está sendo muito bem sucedida, porque, até agora, quem está sendo eliminado são os motociclistas, que foram sete mortes até agora, e pedestres.

Dessa forma, o que não foi feito foi eliminar fatores de risco de morte dessas pessoas que são mais vulneráveis. Essa política pública de aumento de velocidade tem um único beneficiário, que é o motorista do carro. Então isso foi feito simplesmente, e não vamos negar, acho importante deixar a hipocrisia de lado, para agradar motoristas de carro e, com isso, aumentando a exposição de motociclistas e pedestres a riscos.

Em relação aos pedestres, vale lembrar que a Prefeitura acelerou a implementação da Marginal Segura para aumentar a velocidade antes mesmo de implementar os dispositivos de segurança para os pedestres. A Prefeitura anunciou a implantação de não sei quantas faixas elevadas, e até agora, não vimos prestação de contas de que elas foram implementadas, sendo que são estratégias essenciais para garantir a segurança das pessoas

que circulam ao redor das marginais.

Vale destacar que apesar de a Prefeitura tratá-las como alienígenas, que as pessoas brotam nas marginais, na verdade, as pessoas circulam a pé e de bicicletas nas marginais há muito tempo e não é por uma questão voluntária, porque são aventureiras e gostam do risco, mas porque a cidade as empurrou pra esses lugares porque a Marginal não tinha à vocação de rodovia urbana, mas foi se transformando nesse projeto malfeito, como o superintendente destacou, e não pode ser considerada a marginal uma rodovia urbana por causa do seu projeto, que é muito malfeito se comparado a qualquer outra rodovia classe A e, por isso, oferece tantos riscos. Um dos exemplos, a marginal simplesmente não tem acostamento, não tem distancia suficiente nos *buffers*, não tem inclinação suficiente para oferecer segurança nas curvas, por exemplo. Mesmo assim vários engenheiros destacam que é uma rodovia.

---

A estratégia da Prefeitura tem sido, em vez de buscar as causas, os fatores de risco e tentar mitigá-los, vem buscando culpa para as mortes sempre partindo do pressuposto de que as pessoas morreram porque são imprudentes. Precisamos destacar que isso é repudiado por parte do Estado porque a função do Estado, do poder público, zelar pela vida, mas o que está fazendo e jogar a culpa em quem não pode se defender. Isso é absolutamente desrespeitoso com as pessoas que tiveram suas vidas ceifadas pelo trânsito e principalmente com os familiares das pessoas que foram mortas. Você imagina o que é ter de enterrar o seu cônjuge, o seu filho que acabou de ser morto pelo trânsito, e não é uma fatalidade. É importante destacar que não é acidente, e você ouvir o Prefeito dizer que foi morta porque foi imprudente, o que é uma simples suposição. O que a Prefeitura faz é gastar sua energia procurando, fazendo caça às bruxas, procurando culpados, eximindo-se da responsabilidade, em vez de buscar as reais causas. Sabe-se que uma das causas é o aumento da velocidade, e a Prefeitura tenta se eximir dessa culpa. Isso é superimportante a gente repudiar. Precisamos destrinchar as causas não de modo individual, mas de forma coletiva.

Quando falamos de política pública, de segurança no trânsito, estamos falando de maneira coletiva porque se ficarmos buscando a partir das responsabilidades individuais, então vai ter também de responsabilizar as decisões dos indivíduos que estão no poder público, e é o que não está acontecendo.

Por fim, destacar que, como representante da Mobilidade a Pé no Conselho Municipal de Transporte e Trânsito e da Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo, os pedestres estão sendo extremamente desrespeitados nessa discussão. Estão sendo tratados como párias, como pessoas que não têm direito de circulação, sendo que foi destacado, desde o começo da discussão sobre a marginal, que há intensa circulação de pessoas no entorno das marginais. Então, se continuarem tratando as marginais como puras rodovias, nas quais pessoas circulando a pé devem ser limadas, você está tolhendo o direito das pessoas de circular, sendo que, em muitos casos, foi o próprio poder público que as induziu a estarem ali.

Porque foi o Poder Público que permitiu a instalação de equipamentos públicos, conjuntos habitacionais, hospitais, grandes comércios, pontos de ônibus e estações de trem que, obviamente, São Paulo usa tratores de pedestres, não é?

Então nós merecemos ter essa atenção da política pública e não sermos tratados como excrementos que devem ser eliminados, enfim, para não sermos mortos, sendo que o que mais acontece nesta cidade é pedestre ser morto, e a primeira coisa é alguém estar lá disposto a tacar uma pedra, dizer que somos imprudentes, por isso, morremos.

Obrigada. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Ok.**

Ouvimos a palavra da Ana Carolina Nunes, pesquisadora do Cidade a Pé.

Agora, ouviremos as palavras do Sr. Nilton Gurman, ONG Não foi Acidente.

**O SR. NILTON GURMAN** – Bom dia a todos. Embora eu seja arquiteto, não sou um técnico, mas sou parente de vítima. Então o meu foco é completamente diferente de todos que estão aqui se apresentando.

O mundo todo caminha em direção à redução de velocidade. O nosso Prefeito aumentou sem fazer um estudo técnico. Eu creio que a gente não pode esperar mais mortes para fazer esse estudo técnico.

O que uma liminar pediu, antes desse fatídico dia 25 de janeiro, é que não fosse implementado esse aumento sem que houvesse o estudo técnico. E isso foi feito.

Quando o Vereador tenta justificar a impossibilidade do Secretário, Presidente da CET, estar aqui presente, eu queria lamentar o seguinte: numa conta rasa, se oito já foram os mortos, em menos de quatro meses, estes 15 dias que vamos procrastinar alguma atitude que a gente espera que a Câmara de São Paulo consiga fazer, nós vamos condenar mais duas pessoas à morte.

O Movimento Não foi Acidente não quer mais morte nenhuma.

Então essa displicência: Ok, eu só posso daqui a 15 dias, vão significar mais duas vidas. O foco principal tem de ser a vida e não tem sido. Até eu acho que, culturalmente, teria efeito muito negativo esse aumento de velocidade, porque o usuário da Marginal, o motorista, estava preocupado com a indústria de multa que só multava quem estava acima da velocidade permitida. Então ele tinha uma postura de cuidado, não por consciência, às vezes até por medo de perder a carta ou de ser multado, hoje ele já assumiu a personagem que ele é um verdadeiro piloto de Fórmula 1.

Pode 90, por hora, tem 10% de tolerância, ele vai a 99, por hora, numa via que foi construída errada, adaptada – como eu chamo – aos puxadinhos, onde tinha foco de trânsito nas pontes, se fez uma ponte jogando direto para a via expressa. Você não tem espaço nem para aceleração nem para desaceleração. A gente ouve esse absurdo que temos de nos posicionar, de alguma maneira, contra, de criminalizar a vítima.

Eu acho que vir à Câmara e ver as ONGs presentes, a gente tem que motivar, provocar o Ministério Público, para que faça com que o Secretário, o Presidente da CET, o nosso ilustre Prefeito, a responder por coautoria nessas mortes, pelos homicídios que eles

estão causando.

No dia 25 de janeiro, estive presente na coletiva de imprensa, tentamos entregar flores ao Doria pelas mortes que ele iria causar. Naquele momento, ele recebeu. Vi pela televisão que agora ele jogou as flores no chão. Se não me engano isso também é passível de multa, não se pode sujar a Cidade, ainda mais como Prefeito. Não é ato bonito, alguém que estava querendo chamar a sua atenção, para o fato de que ele estava matando pessoas. Eles estavam, como anunciaram, eliminando os fatores de risco. Quer dizer que, se matar a Cidade inteira, ninguém mais vai morrer. Eu acho que esse é um caminho errôneo o que eles estão tomando.

Eu espero que aqui na Câmara a gente consiga alguma coisa, para, efetivamente, barrar essa política. Ok. Precisa de estudo técnico? O mundo inteiro tem estudo técnico. A Organização Mundial de Saúde e a Fundação Bloomberg têm estudos aos montes, por isso eu acho desnecessário a gente aqui querer reinventar a roda. Está escrito: tem de diminuir. A 80, por hora, você mata. A 60 km/h você fere de uma maneira grave, a 40, de uma maneira leve. Então, já está dito o que precisa ser feito. E a gente também precisa de um projeto porque eu vejo a aceitação das políticas do Prefeito Doria em pesquisas e a população está aplaudindo, mas está aplaudindo porque está sendo enganada por uma postura marqueteira de que agora você pode correr nas Marginais. A gente precisa dizer que correndo na Marginal o seu filho, seu sobrinho, seu pai, sua mãe podem morrer. Você pode morrer e também pode matar e ter complicada a sua vida também.

Não podemos ser indiferentes a essa questão que é da educação. Isso é fundamental. Temos de nos posicionar e cobrar e não podemos – e acho que os Vereadores deveriam dar um repúdio a ausência do Secretário e do Presidente porque esse tempinho que eles pediram significa duas vidas. Segundo a nossa Lei, o bom-senso, o que é de maior valor é a vida humana e é isso que temos de preservar, é isso que temos de discutir e é por isso que não podemos admitir que se faça experiência com vida humana aumentando velocidade ou

alterando qualquer código de conduta urbana ou de civilidade que foi feito no sentido de minimizar essas vítimas.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Ouvimos as palavras do Sr. Nilton Gurman, da ONG Não Foi Acidente.

Ouviremos agora as palavras de Fernando Túlio, Instituto dos Arquitetos do Brasil.

**O SR. FERNANDO TÚLIO** - Em primeiro lugar, parabenizar os Vereadores das duas Comissões, de Política Urbana e de Transporte. Vou direcionar a minha fala a partir de cinco eixos centrais pelos quais os arquitetos e urbanistas que, desde 1943, organizados no Instituto de Arquitetos do Brasil, vêm defendendo políticas públicas para cidades mais humanas, mais seguras e mais saudáveis.

Apesar de o senso comum divergir do bem comum do ponto de vista técnico, tanto no sentido prévio da implementação dessa política da Marginal Segura, como diz o dito popular, contra fatos não há argumentos. Então, se existiam fatos preliminares que indicavam que seria uma irresponsabilidade implementar sem estudos técnicos o aumento de velocidade das Marginais, esses fatos vão desmontar os argumentos na medida em que esses números de mortes aumentarem.

Nos cálculos como o Nilton Bruno fez, se a gente projetar esses quatro meses para os próximos quatro anos, a gente vai falar no número de aproximadamente 130 mortos. 130 mortos dão duas vezes este auditório. Então, falar aos nobres Vereadores e aos Secretários e ao Presidente da CET que não puderam estar presentes hoje aqui, que a gente consegue visualizar quem é este auditório aqui duas vezes. Uma vez, depois outra vez, o número de mortos aqui colocados.

Vou passar os pontos. O primeiro é com relação ao fluxo viário, o segundo com relação à segurança viária, o terceiro com relação à saúde pública, o quarto com relação às políticas de desenvolvimento urbano. Com relação ao fluxo viário, o senso comum crê que

aumentando as velocidades, a velocidade média do veículo será maior. Estudos da própria CET indicam que é o contrário. A velocidade entre 50 e 70 km por hora como a distância entre os veículos é menor, você tem uma densidade de tráfego maior, logo, uma velocidade média maior. Então, do ponto de vista do fluxo viário, o senso comum acaba se equivocando.

Do ponto de vista da segurança, estudos internacionais demonstram que o aumento de 5% na velocidade implica no aumento de 10% dos acidentes e número de 20% das mortes. Do ponto de vista da saúde pública, os impactos, isso a Abramet, a partir da DataSUS levantou estudos em que dos dez leitos hospitalares, seis são ocupados por acidentes de trânsito. E que só no Estado de São Paulo são 30 milhões de reais por ano investidos, não é a melhor palavra, para mitigar esses efeitos dos acidentes.

Então acho que do ponto de vista econômico são uma preocupação da atual gestão nesse sentido, também é importante a gente solicitar aos Vereadores que fazem parte da Comissão que esses relatórios também incluam o impacto desses recursos nos sofrimentos públicos.

Por último, que é o que mais cabe ao Instituto de Arquitetos do Brasil, do ponto de vista do planejamento urbano, todas as cidades do mundo têm adotada, todas não, mas boa parte das cidades do mundo e de forma assertiva têm elencado medidas no sentido de transformar as cidades em ambientes mais saudáveis, mas seguros e mais humanos.

O Plano Diretor da cidade de São Paulo estabelece a orla fluvial dos rios Pinheiros e Tietê e também do Rio Tamanduateí, essa orla fluvial e orla ferroviária compõem a macroárea de estruturação metropolitana, que são áreas que junto com os eixos, que é a área do entorno do transporte de alta e média capacidade, que são metrô e trens, são áreas voltadas para a transformação da Cidade. Porque se a gente quer planejar o futuro tem que ter clareza: quais áreas da Cidade iremos transformar, quais áreas iremos preservar e quais áreas intermediária iremos qualificar. A orla fluvial dos rios Pinheiros e Tietê é uma área de transformação urbana. Pela sua complexidade, tendo em vista a presença da ferrovia, de uma

rodovia, que de fato está dentro da Cidade, uma rodovia intraurbana, que tem que se transformar numa via urbana, a presença de imóveis industriais ociosos em que há uma pressão do mercado imobiliário no sentido de transformar essas áreas. E o que foi feito? Foram estabelecidos projetos de intervenção urbana, alguns aqui já na Câmara de Vereadores, sobre, não sei bem se é na Comissão de Justiça ou na Comissão de Política Urbana, tratando da orla, do Arco Tietê e do Arco Tamanduateí. Esse ano, provavelmente, ainda vem o Arco Jurubatuba e depois o Arco Pinheiros, isso completa a orla fluvial de forma que a gente possa orientar esses projetos, arrecadando a 25% para habitação de interesse social, de forma que a gente consiga ter um projeto de desenvolvimento que considere as questões de habitação social, as questões da transição produtiva, ou seja, dando finalidade para esses imóveis ociosos para a geração de empregos, de novas atividades que as cidades do século XXI demanda e, ao mesmo tempo, redesenhar esses espaços hoje ocupados de forma equivocada pro uma sociedade que valoriza o automóvel, que transporta 70% das viagens apenas o condutor e 95% do tempo fica parado, estacionado, ou em garagens que correspondem 50% do espaço construído na cidade de São Paulo, ou no espaço viário, que poderia ser dado para ampliação de calçadas e para ciclovias. Então esses projetos podem conferir qualidade urbana e colocar a marginal, a ampliação das velocidades, vai na contramão do redesenho da Cidade para que as cidades sejam mais humanas, mais seguras e mais saudáveis.

Essa é a consideração do instituto e espero, na terça-feira, a gente poder vir aqui e debater isso na presença dos responsáveis. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Muito obrigado Fernando Túlio, do Instituto dos Arquitetos do Brasil.

Conforme havíamos combinado, antes de passar a palavra para o primeiro inscrito, que é o Sr. Laerte Brasil, Uniglobal, Trabalho da Cidade. Em seguida o Sr. Jeferson Ferreira da Silva, arquiteto urbanista.

Mas antes de passar a palavra para o Sr. Laerte Brasil, quero aqui dizer que a

sugestão apresentada aqui pelo Vereador Police Neto é regimental, foi apresentada no início, que doravante não seja permitido nenhum aumento de velocidade na cidade de São Paulo antes que seja realizada a próxima audiência pública que está agendada para o próximo dia 16, às 9h.

**O SR. SOUZA SANTOS** - Pela ordem, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Então está deferido o pedido do nobre Vereador Police Neto. É regimental. A comissão, no ato, está sendo representada por 14 vereadores membros efetivos, mais 14 vereadores suplentes, então é regimental o pedido, a sugestão do nobre Vereador Police Neto.

Pela ordem, Souza Santos.

**O SR. SOUZA SANTOS** – Eu perguntei ao Police Neto anteriormente como nós faríamos isso. A comissão vai fazer de ofício? Porque o Prefeito detém nas mãos dele o poder da caneta, ou seja, decreta, ele faz como bem entende, assim ele passa para a Secretaria de Transportes...

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Nobre Vereador Souza Santos, só para dialogar com V.Exa., salvo melhor juízo, foi dito aqui pelo Vereador João Jorge, do PSDB, nosso companheiro aqui, que segundo as informações, o próprio Prefeito já disse também, o Secretário também, que não haverá ampliação na cidade de São Paulo antes de qualquer debate, de dialogar...

**O SR. SOUZA SANTOS** – Ou seja, já foram feitos...

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Então acho que aqui já está contemplado, então acho que não há problema algum, não há problema. São 15 dias, acho que não haverá isso...

- Falas sobrepostas

**O SR. SOUZA SANTOS** – (Ininteligível) informar o Prefeito.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Anuncio a presença da Vereadora Janaína

Lima. É um prazer. Agora tem, sim, a presença feminina à mesa.

Então vamos lá. Por até três minutos, Sr. Laerte Brasil, Uniglobal Trabalho da Cidade.

**O SR. \_\_\_\_\_** - Laerte Brasil está em todas. Não vai falar mal do Haddad, não é?

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Em seguida, o Sr. Jeferson Ferreira da Silva, arquiteto e urbanista.

**O SR. LAERTE BRASIL** – Eu sou presidente nacional e mundial da União Global Seguro dos trabalhadores e trabalhadoras da Cidade, que é a Uniglobal Trabalho e Cidades. Eu tenho como filosofia de vida a calma e a precisão. E a precisão é tempo e o tempo é primordial. Trabalhei cerca de oito anos na Europa, em Portugal, e tive oportunidade de fazer escola de aviação civil, tirei brevê de Boeing comercial e helicóptero. Depois fiz engenharia do esporte, depois fiz um curso de circo, me especializei no globo da morte, no motociclismo e no ciclismo.

Observando a Cidade, o País, o Planeta, eu vi que a Cidade foi transformada num verdadeiro globo da morte. Participei de três conferências mundiais, uma em Amsterdã, uma na França e uma em Portugal. Vinte anos atrás eu já apresentava a tese da redução da velocidade nas cidades do Planeta, inclusive aqui do País.

Só para ter uma ideia, em 2015, em todas as cidades do globo terrestre morreram 1,250 milhão de pessoas em acidentes de trânsito e atropelamentos; 20 milhões foram para a cadeira de rodas, pessoas lesionadas. O trânsito é uma verdadeira guerra sangrenta e violenta, que não se compara a guerra nenhuma. Comparando à guerra do Vietnã, que durou 12 anos e em que morreram 60 mil norte-americanos e 13 milhões de vietnamitas, só em um ano morreram 1,250 milhão de pessoas.

Em 2015 a ONU tomou como resolução a diminuição da velocidade nas cidades. Em 800 cidades, de 2015 para cá, que diminuíram a velocidade para 40km, 50km houve uma

redução de 68km(?). Inclusive em Nova York, que tem uma frota de mais de 40 milhões de automóveis e se fabricam os carros mais velozes do Planeta. Em cerca de 2015, em Nova Iorque, foram 320 acidentes, enquanto a cidade de São Paulo teve 1,2 milhão e no Brasil quase 60 mil mortes, em 2015, dando um prejuízo no Sistema Único de Saúde, em mais de 15 bilhões por ano.

Eu acho que aumentar a velocidade nas vias da cidade de São Paulo, rodovias e marginais, é uma visão equivocada. Coloca em total violência tanto o século XXI e a vida da humanidade e da sociedade paulistana. Acho que o Prefeito Doria vai rever, fazer um planejamento e continuar o projeto que apresentamos e o Prefeito Haddad colocou em prática, as medidas de redução das velocidades. Acho que ele vai rever e por essa política já desenvolvida na cidade de São Paulo.

É isso e obrigado pela palavra.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Tem a palavra o Sr. Jefferson Ferreira da Silva, Arquiteto Urbanista.

**O SR. JEFFERSON FERREIRA DA SILVA** - Bom dia, Vereadores. Bom dia a todos os presentes, queria comunicar que concordo plenamente com o que foi notificado e levantado aqui sobre os estudos. Realmente eles apontam um alto nível de acidentes. Só que mediante ao ponto principal desse assunto, a elevação do trânsito, creio que seria realmente uma reeducação do trânsito que hoje é inexistente.

As vias principais que nós, em graduação de arquitetura, aprendemos são para melhor fluidez. Isso hoje em dia não pode caracterizar a fluidez aonde circula, sem qualquer controle da CET, uma via que tenha caminhões circulando à esquerda sem qualquer multa, motociclistas circulando em zig zag, concordando com toda essa violência. Estão motivando tudo isso.

Então hoje em dia seria uma reeducação simples do trânsito que os colocaria nas vias locais. E com essas vias locais reduziria significativamente esse trânsito, porque hoje os

motociclistas, caminhoneiros, não discriminando ninguém, mas cada um tem o seu lugar. Quer circular numa via expressa fique na via expressa. Quer circular numa via local com segurança, mantenha a via local a 60, 70 quilômetros por hora.

Então essa reeducação do trânsito hoje é inexistente. A CET, como levantado anteriormente, para deslocarem essas vítimas de trânsito, percebo que tem sido muito inoperante. Isso porque a CET não está trabalhando a questão de vias que estão com problemas, não notifica a pessoa que está naquela via expressa sobre um acidente que esteja lá na frente. Deixa a pessoa ficar sufocada pelo trânsito que está à frente.

Percebo que muitas vias como a Raposo Tavares, em que o maior índice de acidentes são relativos aos motociclistas, não tem uma reeducação para que eles circulem exatamente nas vias que lhes são permitidas. Então a reeducação de trânsito é fundamental para que diminua o trânsito na região.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Tem a palavra o nobre Vereador Eduardo Suplicy.

**O SR. EDUARDO MATARAZZO SUP LIC Y** – Caro Presidente, Vereador Senival Moura e Presidente, Vereador Souza Santos, acho da maior importância esta audiência e avalio que os depoimentos realizados pelo Sr. Leandro Martin Totaro Garcia, Rafael Calábria, Ana Carolina Nunes, Nilton Gurman, e também por Fernando Túlio, do IAB, constituem um veredito muito importante e considero uma pena mesmo que o Secretário de Transporte o Presidente da CET não estejam, hoje, presentes.

Eu quero dizer que, por exemplo, compareci ao Instituto de Arquitetos do Brasil, acho que há uns dois, três meses, onde também o Secretário de Transportes havia sido convidado, e também o Presidente da CET, e infelizmente eles não compareceram, alegando que ali haveria pessoas querendo criticar - e como se não estivessem dispostos a ouvir os pareceres diferentes.

Quero ressaltar que, mais de uma vez, ouvi do Prefeito João Doria que ele não tem compromissos com o erro. Então, é necessário cobrarmos.

Prezado Elizeu, aqui ontem nós conversamos e você justificou que hoje não poderia vir o Secretário de Transportes. Mas eu espero que ele efetivamente esteja aqui. E, conforme o próprio Nilton Gurman, que perdeu um sobrinho na Marginal - se me permite dizer, Vitor Gurman, de 24 anos - que fez com que resolvesse constituir esta Organização Não Governamental *Não Foi Acidente*, justamente para que outras famílias não tenham os seus parentes acidentados.

Acho muito importante os argumentos que cada um, aqui, apresentou, somando - após o outro - argumentos que eu quero ver como é que o Secretário de Transportes vai poder responder. Porque, ainda hoje de manhã, eu ouvi na CBN que ele disse: “Esses aumentos de acidentes, que foram constatados”..., e houve, nesse período, um aumento de nada menos do que 60% dos acidentes, desde que foi instituído o aumento do limite de velocidade. É algo muito significativo em relação ao mesmo período do ano passado, e isso desde 25 de janeiro até... Nos primeiros 2 meses, quando chegar a audiência do dia 16, teremos, já, pelo menos três meses mensurados. O argumento do Secretário de Transporte Sérgio Avelleda é: “Ah, é porque agora a Prefeitura Municipal está, como que medindo mais acidentes do que a anteriormente”. Mas isso, eu quero ver... Os acidentes são mensurados, inclusive por ocorrências policiais, especialmente as mortes.

Então, claro que os acidentes anteriores estavam sendo mensurados. Então, ele precisa melhor isso e, na verdade, aqui reconhecer o erro de o Prefeito e o Secretário de Transportes não terem considerado os estudos técnicos mencionados pelos depoentes, de recomendação. Por exemplo, temos o estudo da Organização Mundial da Saúde que com tanta clareza argumentou e levou o Prefeito Fernando Haddad a, efetivamente, diminuir o limite das velocidades.

Aqui foi citado o exemplo, tão significativo, não apenas de Nova York, mas de Paris,

que diminuiu consideravelmente os acidentes. E não apenas os acidentes, mas conforme vocês destacaram, os ruídos, a poluição. E se alguns motoristas, às vezes, com muita pressão para chegarem em alguns lugares, apreciam que se possa andar a 90 por hora nas Marginais, mas na hora em que estiverem conscientes de que isso poderá causar a morte de um ente querido, na sua família, acho que essas vão, perfeitamente, compreender.

Como Fernando Túlio ressaltou, ainda mais o Prefeito João Doria, que se diz preocupado em diminuir custos, na verdade o aumento de acidentes, tem aumentado significativamente o atendimento, que a diversas instituições de Saúde e o próprio SAMU passaram a ter, devido ao aumento de acidentes, e isso custa. Então, muito bem lembrado.

Prezados Vereadores João Jorge, Souza Santos, Adilson Amadeu e Abou Anni, que o Secretário, quando vier aqui, nos diga quanto mais está custando ao Sistema de Saúde por ter de atender mais acidentados, mesmo aqueles que não faleceram, os que foram machucados pelos acidentes e passaram a ter maior necessidade de assistência nos hospitais, nos postos de saúde e assim por diante. Quanto é que houve de aumento do atendimento, por parte do SAMU também. Mas, logo após a entrevista do Secretário de Transportes, hoje, na Rádio CBN, que eu ouvi, também foi dito: “Ah, mas ontem, após o acidente de motocicleta que causou uma vítima, ali na Marginal, o SAMU só chegou depois de uma hora”. E, aí, a Prefeitura justificou que: “Ah, a pessoa que informou onde era um acidente, tinha dado o endereço errado”. Ora, é preciso que haja maior eficácia, então, para que o SAMU, ou quem vá atender qualquer acidente, mesmo com a diminuição dos limites de velocidade, que eu estou a recomendar, que haja um sistema mais efetivo de saber onde é que foi o acidente. Afinal, se há postos onde estão os atendentes do SAMU, colocados em lugares-chaves da Marginal, e com a colaboração da CET, acho que é relativamente algo fácil para saber aonde é que aconteceu o acidente. Ainda mais com os helicópteros, que estão continuamente voando para dizer como está o estado das estradas. As diversas rádios que servem a região metropolitana de São Paulo, poderão colaborar para dizer: “Olha, o acidente aconteceu ali”. Pode, até, haver um

serviço de colaboração dessas rádios para indicar aonde estão os acidentados.

Mas, enfim, eu quero muito agradecer os depoimentos aqui colocados de Leandro Martin Totaro Garcia, de Rafael Calabria, de Ana Carolina Nunes, Nilton Gurman e do Fernando Túlio, porque reforçaram os argumentos que nós temos expresso ao Prefeito João Doria, que se ele não tem o compromisso com o erro, então está na hora já, até o dia 16 termos, pelo menos, três meses de mensuração do aumento dos acidentes e das mortes. Então que ele reconheça que está indo na contramão daquilo que as maiores metrópoles da importância de São Paulo no mundo estão realizando para evitar a morte, e para que a Prefeitura, de fato, conforme vocês recomendaram, tenha como diretriz maior a preservação da vida dos paulistanos e de todos que visitam São Paulo. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Passando imediatamente para o Vereador Adilson Amadeu que precisa se ausentar. Com a palavra o Vereador Adilson Amadeu.

**O SR. ADILSON AMADEU** – Quarenta segundos, um minuto, Sr. Presidente. Primeiro lugar, parabenizar a todos os convidados que aqui estão e, logicamente, dia 16 dará a oportunidade do Secretário que já se colocou à disposição para estar aqui, mais o João Otaviano do CET. E a Ana Carolina até, que está saindo, pedi para falar a essa senhorita que, realmente, vamos convidar todas as Vereadoras para participar da próxima audiência.

Acho que o convite pode sair do Presidente Senival Moura, do Presidente José Police Neto, que as colegas, nossas Vereadoras, hoje, todas estão em alguma comissão, mara para dia 16 – antecipadamente – poderia convidar para ter o número das mulheres aqui, sempre, a vida toda bem vindas.

E os senhores, especialistas no trânsito, acho que, assim, a contribuição que os senhores estão dando em todos os governos, não vi tanta disposição, mas não a dos senhores, a disposição do Governo anterior. Agora, nesse Governo, há 120 dias, estão querendo acertar. Vão acertar com os técnicos especialistas como os senhores e com nós Vereadores. Dados, logicamente, que tem a parte de geometria, de infraestrutura, que precisa

ser analisada, não sei qual é o estudo que já o CET, a Secretaria de Trânsito e Transportes tem para oferecer, até vou cobrar antecipadamente do Secretário Avelleda, e também do João Otaviano, para, naquele dia já faça uma apresentação de um primeiro estudo que possa ter tido das marginais na área de geometria, conforme o Nilton Gurman falou, aliás, muito importante falar sobre isso.

Agora dados só passar para o senhor, que os senhores têm dados de fora e dados que não sei se cabe também – tem um dado que é mais ou menos assim – por dia, ela cabe emplacado mil carros, mais 200 motos por dia, são 1,2 mil então. As marginas, hoje, não está dando para suportar, mesmo com a atividade do Rodoanel funcionando do jeito que funciona, nós temos atividade de transportes pesados que está nas marginais e que atrapalha demais o trânsito, o qual precisava ser transformado.

E um dado que acho que os senhores poderiam também levar em conta e que eu estou debatendo há muito tempo: a educação no trânsito. Acho que a educação no trânsito é muito válida e a preparação disso – e aqui temos especialista de preparação de pessoas para o trânsito que é o Vereador Abou Anni – então o dado que quero passar, e queria que os senhores soubessem, acho até que devem ter esse número, pois são especialistas no trânsito: é que do número de 7,5 milhões que temos na cidade de São Paulo, 2,5 milhões parece que não vai fluir. Esses dados vão entrar em toda a pesquisa que está sendo feita de trânsito?

Queriam que os senhores analisassem isso: dos 7,5 milhões de veículos que nós temos na cidade de São Paulo, 2,5 milhões não pagam nada há 7 anos, sem nenhum tipo de revisão, sem nada e estão transitando normalmente em toda a cidade de São Paulo.

Isso é algo para analisar também sobre isso. São 2,5 milhões. A fala de todos os senhores, inclusive do Jeferson e do nosso sempre debatedor Laerte Brasil, que traz dados do mundo todo, são muito importantes.

Enfim, acho que para o dia 16 será como hoje, que os senhores já deram o primeiro aperitivo, porque os senhores conhecem demais, e será muito bom com as pessoas que são

muitos capazes, e acredito nessas pessoas que estão à frente do governo, como o Sr. Sérgio Avelleda e o Sr. João Otaviano, porque já fizeram trabalhos importantes no Brasil e fora do Brasil. Então, se eles têm essa experiência, juntamente com a experiência dos senhores, mais os dados que os senhores apresentaram, mais o trabalho das Comissões em conjunto, acho que avançaremos para a Cidade e para todos.

Quem quer óbito? Ninguém. Tenho uma empresa há 46 anos, com 16 motoboys. Infelizmente, fico triste porque já perdi um na Marginal, fora do expediente de trabalho; e um funcionário sofreu um acidente e ficou 2,5 anos se tratando. Então, fico muito triste, e sou muito cauteloso quando dirijo, não só nas marginais, mas em qualquer lugar. Portanto, a educação de trânsito tem de prevalecer, junto com todos os estudos que os senhores estão levantando.

Parabéns aos senhores, e o Governo tem de entender os que conhecem esta Cidade, que são os senhores.

Obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Tem a palavra o nobre Vereador Souza Santos.

**O SR. SOUZA SANTOS** – Sr. Presidente, para corroborar com o nobre Vereador Adilson e o nobre Vereador Suplicy, estamos abordando um assunto bem importante e complicado, porque se tratam de vidas. Ouvi atentamente as palavras do Sr. Nilton, da ONG Não Foi Acidente, que é parente de vítima e falou sobre a responsabilidade solidária do Sr. Prefeito com relação às mortes que vêm ocorrendo.

É importante falarmos desse assunto, porque vida: só temos uma. E o Sr. Jeferson falou muito bem sobre a reeducação no trânsito. Quando eu era garoto, a gente recebia um estudo na escola que já aprendíamos sobre educação de trânsito, e até hoje está na minha mente o que aprendemos, de sinal verde, amarelo e vermelho. No entanto, hoje nós perdemos um pouco disso.

Também deveríamos comentar sobre as questões dos motoqueiros. Então, será

que não é importante ouvirmos também o sindicato dos motoqueiros? Por exemplo, eu já tive vários retrovisores arrancados por motoqueiros. Quando motoqueiro buzina, fico preocupado, pensando será que ele vai quebrar meu retrovisar. É claro que tenho educação, mas há alguns que conheço que jogam o carro em cima do motoqueiro. Eu já presenciei isso, motoqueiro sendo derrubado e morrer na minha frente. Então penso para que isso? Mas há uma estupidez no trânsito porque a nossa cultura, infelizmente, é essa.

Como bem falou a Sra. Ana Carolina sobre esse questionamento, há de se ter muito cuidado com a vida das pessoas, na hora em que vamos dirigir. Nunca fui aos Estados Unidos, mas há quem diga que há uma via para quem quer andar com maior velocidade.

É tudo assim. Hoje nós não temos de educação, a gente não tem educação no trânsito e é um assunto importante porque nós saímos de casa para trabalhar. Muitas vezes a gente ouve falar: “Será que a gente volta para casa?” Então é importante que a gente coloque isso.

O Laerte Brasil disse que a cidade transformou do clube da morte. Não, Laerte, não é bem assim. Clube da morte não é bem assim. Eu gosto das tuas palavras, sei da sua experiência, mas não é bem o clube da morte. Infelizmente, temos esses acidentes e ninguém sai de casa para morrer “ah, vou sair hoje e vou bater no carro”, motoqueiro: “Vou bater em alguém, vou morrer hoje.” Não, as pessoas saem de acordo com a pressa delas, temos esses acidentes. É um acidente. É claro que a vida está em primeiro lugar.

Não vou culpar somente ou tão somente a imprudência, mas considero fundamental e eu queria pegar a palavra do Jeferson, que é a educação no trânsito que devemos ter. Eu ouvi também um pouquinho do sindicato dos motoqueiros, temos educação no trânsito porque a vida é importante. Ela é só uma e depois que morre então não há muito o que fazer, senão fazer enterro e chorar o nosso morto.

Infelizmente estamos passando por isso hoje. É um assunto importantíssimo que deve ser tratado com cautela, com o Prefeito João Doria. A vida em primeiro lugar agora o

Prefeito é responsável pelas mortes? Não sei se é por aí. Eu acho que é algo para ser pensado, para ser analisado, para levar ao Prefeito. Estamos convivendo com o Prefeito João Doria e estamos vendo que ele é uma pessoa de ouvir, uma pessoa de diálogo, uma pessoa que se ele tiver que dar dez passos a frente, ele não se importa de dar um passo para traz.

A questão colocada por vocês aqui é importante mesmo porque estamos tratando de vida e vida é o que interessa. A saúde é importante? É, mas vida é o que interessa. Estamos tratando de um assunto importante e nós estamos à disposição.

Muito obrigado. Vou ter de me retirar, Sr. Presidente, porque tenho outro compromisso agora. Muito obrigado a vocês. E vamos nos ver dia 16. Contem comigo.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Passo a palavra ao Vereador João Jorge, do PSDB.

**O SR. JOÃO JORGE** – Em primeiro lugar, quando se trata de alguns fatores de risco que aumenta o risco de morte das pessoas, tudo tem que ser estudado.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Nobre Vereador, cometi uma pequena falha. Só informar a vocês que nós deveríamos abrir uma subcomissão por volta de 11h45 minutos. Não foi possível porque o autor do requerimento não está presente. Dessa forma, só quero informar que devido à ausência do autor do requerimento, vamos, em outra data, declinar uma nova data para poder fazemos a instalação da subcomissão. Era só essa a informação.

**O SR. JOÃO JORGE** – Primeiro, eu aprecio bastante quando ONGs, entidades ou pessoas se juntam em torno de ONGs, entidades, associações, seja lá qual tipo de organização. Técnicos do mundo acadêmico estudam maneiras de reduzir danos e mortes seja na área de trânsito, seja no cigarro, nas bebidas, nas drogas. No meu caso é bacon.

Isso é bastante interessante e que venham, exponham suas posições e que a Câmara ou algum órgão governamental abra esse espaço. Mas gostaria de comentar a fala bastante lúcida do Leandro que mesmo defendendo a posição de redução da velocidade, do

não aumento das velocidades nas marginais, ele comenta ainda que não tem clareza e dados claros suficientes para avaliar o impacto desse aumento, que na verdade não chamamos de aumento, mas volta das velocidades anteriores com exceção da última faixa da direita, que não voltou. Ela permaneceu em 50, porque alguns estudos apontaram, alguém apontou para o Sr. Prefeito, para os técnicos que aquela concorrência com as vias locais, uma entrada de veículos ali poderia aumentar o número de acidentes. Então, optou-se por manter a velocidade de 50 Km/h. Eu peguei os dados aqui, até em cima dessa palavra do Sr. Leandro Martim.

Vejam só, há uma lógica na sua fala, porque, em 2015, já com as velocidades reduzidas nas marginais, o número de mortes nas marginais foi de 49. Em 2016, houve 21 mortes. Houve uma redução bastante significativa de um ano para o outro. Eu não sou técnico, eu não sou estatístico e não tenho a mesma experiência que alguns dos senhores têm, mas foi simplesmente a redução de velocidade que já havia acontecido nos anos anteriores, de 2015 para 2016, que contribuiu? Foi pura e simplesmente? Ou vamos analisar, por exemplo, nos últimos 20 anos, o que tem acontecido no Brasil, quanto à redução de acidentes com mortes. Aí eu não sei exatamente o porquê, mas há quem diga que os veículos melhoraram, as vias melhoraram e a educação do trânsito do motorista melhorou, não como nós gostaríamos, mas, vem havendo historicamente uma redução. Aí nas marginais, reduz-se a velocidade. No momento inclusive, há quem diga que há essa redução de 2015 para 2016, com agravamento da atividade econômica e redução do número de veículos em curso.

Eu, por exemplo, ando de metrô, ando de carro, ando de ônibus, ando a pé e ando bastante a pé, tanto que o Sr. Doria está com um programa de Calçada Nova. São nove milhões de viagens a pé, por dia, na cidade de São Paulo, oito milhões de carros, oito milhões de ônibus, cinco milhões de metrôs e trens. Já foram mais. Só o metrô chegou a carregar quase cinco milhões num dia, hoje 2,5 ou 3 milhões, por causa da queda da atividade econômica. O metrô reduziu abruptamente o número de passageiros. Com motos, há, mais ou menos, 700 mil viagens; bicicletas, 160 mil, segundo a última OD do metrô, de 2012; bicicletas,

156 e a pé, nove milhões de viagens por dia. Logo, é claro que tem que haver sim uma atenção especialíssima com o pedestre. No meu caso, não só ando a pé, como corro, às vezes, pelas ruas e gosto de correr. Acho que me motiva mais correr pelas ruas. Então, acho muito importante as discussões, mas têm que tomar um pouco de cuidado com as palavras e com as posições apaixonadas.

Eu, por exemplo, sou um defensor da volta das velocidades nas marginais, mas acho que a gente tem que acompanhar, quero acompanhar e estou olhando ano a ano. Nada impede que, no final desse ano, ou antes ou depois, a gente chegue aqui e diga: “Olha, o Sr. Prefeito João Doria disse: – o próprio Senador Suplicy lembrou-se agora há pouco aqui – “Não tenho compromisso com o erro. Se houver necessidade de se fazer uma revisão, vai ser feita uma revisão sim”, mas é claro que inclusive achei pesadas as palavras do Sr. Nilton: “O Sr. Prefeito é culpado pelas mortes. O Sr. Prefeito está matando”. Eu não vou dizer que o Prefeito anterior matou, porque não tirou os carros das ruas. Tirem os carros nas ruas. Zeram-se as mortes por acidentes de trânsito. O Sr. Prefeito anterior não é culpado porque não reduziu de 90 para 70 Km/h, como reduziu. Podia ter reduzido para 60 Km/h e diminuir talvez um pouco mais dentro dessa ótica, dessa lógica. O Sr. Haddad não é culpado por essas mortes, assim como o Sr. Prefeito João Doria não. Aliás, é duro o que eu vou dizer. É uma posição política essa que eu vou dizer, mas eu acho que deve ser dita nessa hora, porque todos nós temos um pouco de paixão em nossas colocações. Acredito até que o Sr. Nilton, que perdeu um familiar, tenha também a paixão e tenha as suas razões para defender aquilo que ele acredita, e obviamente além da redução de velocidade, deve haver outras maneiras de se reduzirem acidentes também.

O Sr. Doria, quando foi candidato a Prefeito, falou claramente, durante todo o processo eleitoral, que S.Exa. voltaria (inaudível) nas marginais, claramente, claramente. O eleitor teve inclusive oportunidade de não votar em S.Exa. e o Sr. Prefeito Haddad claro que manteria. Um teve 15% e o outro ganhou em primeiro turno.

Então, eu acho que, primeira coisa, S.Exa. cumpriu com a promessa de sua campanha: “Vou reduzir”, e teve convicção para fazer aquilo. Fez os estudos necessários, fez a sinalização necessária e implantou um programa que a Administração julgava necessário naquele momento, e esse programa vem avançando com mais carros, com mais motos e com mais fiscalização. Enfim, é importante agora que nós tenhamos lucidez, clareza e paciência, para esperar um pouco mais. Parece-me que este ano, se é que realmente houve um aumento - primeiro temos que analisar a razão dessas mortes, vamos analisar. Espero que, numa próxima reunião, a gente possa analisar até cada uma delas, mas se, por ventura, houver realmente um aumento como alguns aqui fazem essa projeção - parece-me que não se chegue a um número, ainda que permaneça esse número, não chegará o número de mortes em 2015, quando a velocidade já estava diminuída.

Então, eu acho que a gente tem que ter um pouco mais de tranquilidade, um pouco mais de clareza e um pouco mais de paciência e esperar que os meses avancem um pouco mais. Eu acredito, como o Sr. Prefeito que disse, que não tem compromisso(?) com o erro, se a questão for um pouco mais grave, não há necessidade de se esperar um ano, para que haja uma reavaliação. Eu, por exemplo, defendo o aumento de velocidade na Jacu-Pêssego. Até antes de ontem, ela servia como rodoanel: ligava vias, como e a Dutra ao outro lado, Imigrantes- Anchieta. Aí o Sr. Prefeito anterior reduziu a velocidade para 50 km/h para uma via que, em vários de seus trechos, inclusive onde S.Exa. colocou 16 radares num trecho, a velocidade podia ser um pouco maior, reduzindo para 50 Km/h. Se compararmos, por exemplo, com as rodovias que cortam o interior do Estado de São Paulo, onde elas têm velocidade de 100, 110 ou 120 km/h, quando chega ao perímetro urbano, a velocidade cai e é justo que se caia, para 90 km/h. Não sei se foi a Sra. Carolina que falou sobre os fatores de risco, que têm que ser avaliados também. Reduz-se a velocidade também, porque tem que se contar com o pedestre, que ocasionalmente pode passar até pela marginal. É óbvio. Eu, que andei muito pelo interior de São Paulo, via, por exemplo, muitas mortes aconteceram embaixo de

passarelas.

É claro que nós não vamos crucificar o cidadão já falecido e vitimado ali. Sei lá qual é a razão de ele não ter passado por cima da passarela. Então, há, nas rodovias do interior de São Paulo, a redução de velocidade. Ela cai de 120 para prático km/h, e não para 50, como a Jacu-Pêssego. Então, acho que tem que haver um pouco de racionalidade. (inaudível) mandou tirar os aviões dos ares, porque, de vez em quando, acontece um acidente. Nós não vamos tirar os veículos das ruas, porque, de vez em quando, acontece um acidente. Nós não vamos tirar os trens dos trilhos, porque, de vez em quando, acontece um acidente. Nós temos que trabalhar para que eles se minimizem e, se possível, chegue ao zero, agora temos que ouvir todos os lados. Acho até que faltou aqui hoje... Pelo que eu vejo na sociedade, pelo que eu vejo nas ruas, e a Câmara Municipal tem essa representação. Nós representamos a sociedade como um todo. Eu acho que faltam também, isso é notório em todas as áreas de manifestações tal. Dificilmente você tem o outro lado, e eu ouço o outro lado, e eu ouço as pessoas, e eu ouço os eleitores e eu ouço os cidadãos. Nós vivemos numa sociedade brasileira, nas últimas décadas, quando as minorias – e eu as respeito e, em alguns casos, faço parte de minoria também, hoje são muito ouvidas, e a maioria geralmente é mais silenciosa.

Em alguns momentos, a maioria também tem que ter quem fale por elas. Nesse caso, eu assumo.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** - Tem a palavra o nobre Vereador José Police Neto.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO** – Senhor Presidente, eu vou ser bastante breve, porque eu acho que o debate aqui não ocorreu na dimensão do que se imaginava, mas eu acho que a gente precisa de alguns reparos.

Até para que não pareça que estamos estimulando comparação de coisas absolutamente distintas.

Vereador João Jorge, por mais esforço que eu faça, não consigo comparar nenhuma rodovia, no estilo que ela tenha, com a Avenida Jacu-Pêssego, com semáforos, que tem creches, que tem travessia de crianças. Portanto, é importante sempre prestarmos uma informação à sociedade que agregue conhecimento, que não desinforme. Não nos compete gerar desinformação e sim informação.

**O SR. JOÃO JORGE** – No seu ponto de vista.

- Falas simultâneas.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO** – Não, não, não. Não é questão de ponto de vista.

- Falas simultâneas.

**O SR. JOÃO JORGE** – Eu respeito o seu ponto de vista, mas eu discordo.

- Falas simultâneas.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO** – Uma coisa é a estrada; outra coisa é a avenida.

- Falas simultâneas.

**O SR. JOÃO JORGE** – ...em trechos da Jacu-Pêssego onde nem há semáforo.

- Falas simultâneas.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO** – Aqui não é questão de meu conhecimento. Eu estou falando a questão objetiva. Uma rodovia é uma rodovia; uma estrada é uma estrada, uma avenida é uma avenida. Eu não estou inventando. Se, equivocadamente, o administrador público permitiu que uma avenida fosse transformada em rodovia, errou ele. Agora, comparar uma avenida que tem creche, que tem posto de saúde, que tem centros comunitários... Desculpa, não é igual a uma estrada.

**O SR. JOÃO JORGE** – Não é na área que eu citei, Vereador.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO** – Eu vou tentar explicar de novo. Não dá para comparar banana com maçã, porque são distintas. Portanto, eu não vou entrar nesse debate, porque as coisas são distintas. O que eu estou dizendo é que não dá para desinformarmos a sociedade. Só isso.

Segunda coisa. Eu não sou especialista, mas eu nunca recebi da minha mãe a recomendação para eu correr bastante. Eu não sou especialista, mas jamais a minha mãe, após eu ter tirado a minha carta, me remondou andar no limite de velocidade, de ir sempre a 100, 110, 120. Acho que a mãe de nenhum de vocês também deu uma recomendação como essa.

Portanto, se uma política pública que se chama Marginal Segura tem como âncora a velocidade, desculpe, senhores, ou a minha mãe é uma ignorante ou não sabemos tratar com aquilo que é o conhecimento popular.

Não quero especialista. Obrigado, estou satisfeito, prefiro a minha mãe; pelo menos me trouxe aos meus 44 anos sem me pedir para correr. Simples assim. Todas as vezes que insistimos em saber mais do que o outro, as pessoas morrem. Incrível. Eu insisto em saber mais do que os técnicos que estão aqui. Por quê? Se fui eleito Vereador, sei mais do que todo mundo, do que os técnicos da Comissão. Fui eleito! Ao ser eleito Vereador: “Bobagem o que você estudou”. Se fez faculdade de Urbanismo: “Bobagem”. “O que adiantou ficar estudando todo esse tempo se eu que fui eleito e não você?”. Portanto, eu determino agora. Eu estou me afastando disso; estou escutando só a mamãe. Ela nunca me recomendou corre, e por isso eu estou vivo até hoje.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Ouvimos as palavras do Vereador José Police Neto. Certamente esse debate no dia 16 será muito acalorado. Já ouvimos várias opiniões e todas elas no sentido de conscientizar cada vez mais a população. O debate, portanto, será muito positivo.

Registro a presença do Vereador Eduardo Tuma, do PSDB.

Tem a palavra o nobre Vereador Abou Anni.

**O SR. ABOU ANNI** – Sr. Presidente, inicio minha fala lamentando as mortes que houve nas marginais. Sem dúvida nenhuma, é um lamento de todos os que estão aqui hoje presentes e de toda a sociedade.

No entanto, também temos que avaliar as posições. A velocidade da marginal local não teve alteração nenhuma, a não ser a diminuição na gestão passada. A velocidade dos veículos pesados também não teve alteração nenhuma, continua na mesma velocidade. O que houve alteração foi dos veículos leves, que retomou a antiga velocidade que já era da marginal.

Agora, existem também incoerências, muitas incoerências. A regra do Código de Trânsito Brasileiro, se não me engano, no artigo 61, diz que nas vias onde não houver regulamentação específica de velocidade se aplica a seguinte regra: local, 30; coletora, 40; arterial, 60; trânsito rápido, 80.

Se tirássemos as velocidades, a sinalização da marginal cairia para 80 por hora, porque é uma via de trânsito rápido. Ao mesmo tempo, reduz-se a velocidade a 50 por hora na marginal e autoriza-se a Avenida Carlos Lacerda a 60 por hora, com pista simples, mão dupla de direção e proibição de ultrapassagem, que reúne várias infrações de trânsito. E não vamos falar de tantos acidentes com mortes.

Então, a coisa tem que ser estudada e melhor avaliada. É importantíssima a informação dos nossos técnicos e estudiosos quanto à questão dos acidentes. Agora, não podemos transformar um fato desses num fato político, porque há muitos e muitos anos, escutamos falar que ocorrem mais de 50 mil mortes em acidentes de trânsito no Brasil; número que não corresponde às estatísticas, uma vez que cada instituto tem a sua e elas nunca batem, pelo que acompanho. Mas que o número de mortos é elevadíssimo no Brasil, não tenho dúvida.

Acho que em apenas cem dias, ou quatro meses, ainda é cedo para fazer uma avaliação, para ter uma postura concreta em relação à velocidade na marginal, se permanece a 90 ou se reduz apenas a dos veículos leves, pois a única alteração que houve foi em relação a eles; para os demais veículos, continua a mesma coisa, não mudou nada.

Sabemos que quanto houve a redução das velocidades em quase todas as vias de São Paulo, os cofres públicos aumentaram em 1,5 bilhão o valor da arrecadação por multas; ou

seja, dobrou a arrecadação. Esse dado consta do *site* da Secretaria de Finanças.

O que temos que avaliar, como o Jefferson abordou, é a educação de trânsito. Temos que preparar melhor os motoristas, mas não só eles, porque o Código de Trânsito Brasileiro se aplica a todos nós, motoristas, ciclistas e pedestres, que também não respeitam a sinalização e não esperam o semáforo abrir para atravessar a rua. É muito fácil para o pedestre colocar a culpa somente no motorista e, por isso, a educação de trânsito tem que ser ampla, abrangendo tanto os pedestres como os condutores, porque todos nós temos que respeitar. Existe nesta Casa um projeto de minha autoria que versa sobre educação de trânsito nas escolas como matéria intercurricular, já aprovado em primeira votação. Nada melhor do que submetê-lo hoje à votação em segunda para já ser enviado ao Executivo para sanção do Prefeito Doria. Se for possível, peço que ele seja colocado na pauta ainda hoje para que todos os Vereadores avaliem essa questão. Quem sabe assim possamos mudar a cultura dos futuros motoristas. Detalhe: esse projeto, de autoria deste Vereador, não tem inovação em relação ao artigo 76 do Código de Trânsito Brasileiro, de 1997, que diz o seguinte: “A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus,”. Só que até hoje o Contran e o Imeq não conseguiram ainda regulamentar essa ação de educação de trânsito nas escolas.

De 1997 até agora, 2017, quantas mortes no trânsito não poderíamos ter evitado?

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Informo que esta presidência suspenderá os trabalhos desta audiência pública por no máximo dois minutos para a abertura da audiência pública. Ok?

- Suspensos, os trabalhos são reabertos pelo Sr. Senival Moura.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Suspendemos os nossos trabalhos, da reunião ordinária e retornamos à nossa audiência pública, do dia 03.

Tem a palavra, pela ordem, o Vereador Alessandro Guedes. Em seguida já vou

retransmitir a palavra a todos os especialistas que fizeram uso da palavra, para poderem até rebater aquilo que foi dito pelos Vereadores. Ok?

**O SR. ALESSANDRO GUEDES** - Rapidamente, Sr. Presidente, nobres Vereadores que participam desta audiência pública, Senador Suplicy, Abou Anni, Police que já saiu, Adílson que também passou por aqui, João Jorge, Conte Lopes, todos que estão presentes aqui para participar hoje desta audiência e deste debate.

Estava eu assistindo a audiência no gabinete, acabei perdendo o horário de descer para a instalação da Subcomissão que vai acompanhar o processo de concessão do Bilhete Único, porque acreditava eu que precisava terminar esta para começar a outra. Depois V.Exa. me explicou que não, nós temos um tempo regimental para instalar, tolerância de atraso, senão não é possível. Da próxima vez terei mais cuidado.

Sr. Presidente, no que tange a este tema, eu queria dizer duas coisas: contra fatos não há argumentos. A gente que tem acompanhado no dia a dia dos jornais, os estudos, as publicações, os resultados que têm tido na Cidade de aumento de vítimas, depois do aumento da velocidade. Isso é um fato.

Trago duas reportagens recentes, para não dizer que a gente está trabalhando com dados errados ou antigos, está aqui: dia 28, há cinco dias, no *Estadão* saiu a informação: “Mortes por atropelamento crescem 30% no primeiro trimestre na capital paulista.”, ou seja, nesse primeiro trimestre houve 104 mortes na nossa cidade.

É aumento. Não tem jeito. Em relação ao passado, olhem aqui, estou demonstrando, 30%. Se for fazer um comparativo ainda: “O número de pessoas mortas, por atropelamento, na Capital paulista aumentou 30% no primeiro trimestre, deste ano, em comparação com o mesmo período de 2016, segundo dados do Sistema de Informação Gerenciais de Acidentes de Trânsito do Estado de São Paulo – o Infosiga. Em janeiro, fevereiro e março foram registrados 104 mortes no período, ante a 80 no mesmo período anterior, ou seja, 24 mortes a mais.”

Outra informação, por mais que o Governo insista em falar que esse aumento de mortes não tem relação com o aumento de velocidade e a gente tenta demonstrar que tem sim, a partir do momento que foi reduzido. Já disse aqui que a princípio eu era contra, mas depois fui convencido pelos argumentos e pela apresentação dos números da redução dos acidentes.

Uma das propostas do Governo Municipal do Prefeito Doria seria deixar disponibilizadas lá quatro ambulâncias para atendimento rápido aos acidentados nas Marginais, mas aí a gente vem com outra reportagem hoje, dessa vez no jornal *Folha de S.Paulo*, que diz assim: “SAMU leva mais de uma hora para atender uma vítima de acidente na Marginal Pinheiros.” Ou seja, um motociclista caiu e demorou mais de uma hora para chegar o SAMU para atendê-lo. A gestão diz que tem quatro ambulâncias cedidas, pelo Ministério da Saúde, para que acompanhe mais rapidamente o processo, quando acontece algum tipo de acidente.

— Não tem condição. O Prefeito João Doria precisa tratar a Cidade com mais seriedade, precisa sair do palanque eleitoral e do marketing de dentro das produtoras, porque a Cidade vive um mundo de fantasia. Um mundo, onde na historinha que é contada na publicidade, na propaganda, é um mundo bonito, mas quando a gente sai de dentro de casa não é. Se a gente for para um hospital não está lindo, se for numa praça não está lindo, se for na rua não está lindo, se for olhar qualquer segmento da Cidade não está lindo.

Só não ando, Sr. Presidente, na região dos Jardins, porque moro em Itaquera, tenho atuação muito forte na periferia, a gente conhece a periferia, mas nos Jardins não. Não sei se os Jardins estão lindos. Mas no resto da Cidade não está lindo.

Então o Prefeito João Doria precisa descer do palanque eleitoral, começar a governar a Cidade, de fato. As prefeituras regionais não têm equipes para trabalhar. A gente vai reclamar com o subprefeito e ele não tem equipe para trabalhar. Como que vai conseguir fazer as coisas?

Esse tema deixa para outra oportunidade, essa pauta deixa para outra

oportunidade, mas, de fato, este Governo é de propaganda, de mentirinha, que tenta através... é aquela história, aquele ditado cabe muito bem a este início de Governo: “Uma mentira contada várias vezes, se torna uma verdade.”

Então uma mentira contada várias vezes, que está lindo, que está lindo, inclusive, o Prefeito Doria, está aqui, se preocupando em fazer propaganda em *outdoor*, lá em Guarulhos, na divisa com São Paulo, falando que a cidade de São Paulo está linda.

Ou seja, aqui a lei não permite que exista *outdoor*, ele vai para a cidade vizinha, consegue um empresário para financiar esse tipo de ação, em vez de se preocupar, de fato, com os problemas que a Cidade tem.

Então, Sr. Presidente, essa é uma denúncia que eu faço aqui, quero ouvir a fala dos especialistas, mas queria deixar este registro.

Muito obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Ok. Ouvimos o Vereador Alessandro Guedes, do PT.

Antes de transmitir para os cinco especialistas que se encontram aqui conosco, queria acrescentar duas perguntas, para o comentário deles. O Governo prefere transferir a responsabilidade pelos óbitos à imprudência dos motoristas. Os senhores concordam com essa posição do Governo?

**O SR. JOÃO JORGE** - Pela ordem, Sr. Presidente.

O senhor, Presidente da Comissão, fazer uma pergunta dessas dirigida é o fim do mundo!

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Espere aí, nobre Vereador João Jorge.

**O SR. JOÃO JORGE** - A pergunta dirigida, mal intencionada.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Não. Não Vereador

**O SR. JOÃO JORGE** - Me perdoe, como Presidente.

- Manifestações simultâneas.

**O SR. JOÃO JORGE** - O senhor fazer uma pergunta dessas. Acho que cabe entre os debatedores até admito, mas o senhor como Presidente não pode fazer uma pergunta dessas.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Mas o senhor pode combater, inclusive, depois, eu só estou transmitindo para eles.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. JOÃO JORGE** - Já veio o Vereador Alessandro Guedes falar de cidade linda aqui.

- Manifestações simultâneas.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – É apenas uma pergunta.

**O SR. JOÃO JORGE** - O senhor dirige uma pergunta dessas aqui como Presidente? Como Presidente? Deixe para os debatedores mais apaixonados, fazer esse tipo pergunta.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – É uma pergunta que eu faço a eles.

**O SR. JOÃO JORGE** - O senhor tem que ser isento, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – É uma pergunta que eu faço a eles, em momento algum eu aqui procurei atacar.

- Manifestações simultâneas.

**O SR. JOÃO JORGE** – Desculpa está prejudicada, mas o senhor deveria retirar a pergunta.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Não faz parte da minha índole.

Mas se a pergunta incomoda tanto a V.Exa. para mim não é nenhum problema retirar. Não há problema. Nós estamos num debate, em audiência pública, em momento algum eu ataquei o Prefeito, isso não faz parte da minha índole, mas estamos falando de políticas públicas e de preservação de vidas que é o mais importante de tudo. Acho que não vale a pena você querer adotar um princípio de velocidade em detrimento de salvar vidas.

**O SR. JOÃO JORGE** - O senhor coloca a sua posição, é correta. O senhor coloca a sua posição.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Então, foi apenas...

**O SR. JOÃO JORGE** - Mas uma pergunta dessas, dirigida  
- Manifestações simultâneas.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Mas já que incomoda, eu não faço a pergunta. Então eu estou retirando a minha pergunta aos especialistas que aqui estão, mas vocês fiquem à vontade para falar, acho que vocês foram citados em outras oportunidades, se incomoda, eu prefiro não causar esse constrangimento, já que V.Exa. entende dessa forma.

Então eu já passo de imediato, há mais três ou quatro, mas vou suprimi-las. Então primeiro fala o Leandro Martins, depois podem falar na ordem, da forma que quiserem. Está ok?

---

**O SR. LEANDRO MARTINS** – Eu queria, novamente, agradecer à Câmara por disponibilizar este espaço para nós todos, tanto aos especialistas como aos demais cidadãos paulistanos e outras pessoas que aqui moram que aqui passam.

Queria deixar claro, talvez tenha ocorrido algum equívoco na minha fala. Quando eu disse que não existem dados suficientes sobre o programa e que eu não me sinto confortável em avaliar o programa, no sentido de se vocês me perguntarem: Leandro, qual é o impacto do Programa Marginal Segura, até este momento.

Vou te dizer olha: com dois meses de programa eu não tenho confiança em te dizer o impacto do programa. Por isso, vou te dar outros dois meios pelos quais eu acredito que o programa não deveria ser implantado da forma como foi.

Um deles foi: as recomendações internacionais e os outros estudos feitos em outros locais, a recomendação da Organização Mundial da Saúde, de que aumentos de velocidade são o primeiro fator de risco para mortalidade: primeiro, para o acontecimento do acidente; segundo, para a mortalidade dos envolvidos.

Não é, especificamente, do programa Marginal Segura, mas são dados gerais, são evidências consolidadas ao redor do mundo. E contra esses fatos, novamente, não há argumentos. Contra os fatos que existem até o momento do Programa eu não sei dizer, porque eu não tive acesso aos dados consolidados e bem avaliados, como a gente tem do passado. É nesse sentido.

Qual o impacto do programa? Não tenho certeza.

Deveria haver aumento da velocidade? Um argumento acadêmico diz “não”, de acordo com todas as evidências que já temos; e outro argumento que ofereci foi: que tipo de cidade, que tipo de São Paulo, nós queremos? Qual é a vantagem de aumentarmos as velocidades nas marginais? Eu, particularmente, não vejo vantagem.

O nosso colega apresentou outras tantas vantagens fora da área da saúde pública que também são bem conhecidas em São Paulo e outras cidades.

Eu, particularmente, não vejo a vantagem.

Quais são as vantagens de termos as velocidades no nível que temos, além das vantagens expostas pelos outros colegas, percebo, também, uma vantagem que se espalha pela cidade, uma cidade em que somos menos violentos em qualquer arena, inclusive, no trânsito – e a Marginal sendo um símbolo da cidade no sentido do seu trânsito ali também imperando uma velocidade menor reflete uma possibilidade de convivência mais saudável.

Então, esses são dois argumentos que não necessitam dos dados possíveis do programa, até este momento, em meu ponto de vista.

Só para encerrar, eu queria contar uma rápida anedota existe no mundo acadêmico: nunca existiu um estudo experimental, daqueles bem controlados e bem feitos, sobre efeito do paraquedas. Nunca ninguém colocou 100 pessoas num avião, colocou um paraquedas funcionando e um paraquedas não funcionando, dividido entre as pessoas e disse “Salte! Vamos ver se o paraquedas salva sua vida!”. E testou se o paraquedas havia salvado a vida dessas pessoas. Nunca isso foi feito.

Mas, mesmo assim, a nenhum avião é permitido levantar voo sem paraquedas; em qualquer recomendação sobre aviação, sobre segurança, os paraquedas estarão lá, independentemente, de terem sido testados ou não num avião específico, numa situação específica.

Então, só para finalizar, creio que, no final das contas, apesar de não termos os dados específicos do Programa consolidados, em se tratando de vidas - e é isso o que, provavelmente, a nossa Câmara tem como prioridade e a nossa população tem com prioridade – nós deveríamos, ao menos, evitar para que as velocidades voltassem, como gostam de dizer, em vez de aumentar, a 90 quilômetros por hora antes de qualquer outra ação, inclusive, proclamada pelo próprio programa que ainda não foi implementada a contento.

E como disse a nossa colega: serve mais para mitigar um problema que o próprio aumento da velocidade gera, já que, enfim, é sabido que é o primeiro fator de risco, tanto para o acidente como para a gravidade desse acidente.

Obrigado a todos. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Okay.**

Ouvimos as palavras do Sr. Leandro Martins Totaro Garcia, Pesquisador da Faculdade de Saúde Pública da USP.

Passaremos, em seguida, a palavra ao Sr. Rafael Calábria, Pesquisador de Mobilidade Urbana do IDEC.

**O SR. RAFAEL CALÁBRIA** - Olá, de novo, bom dia. Temos pontos para comentar. Primeiro, algumas correções sobre o histórico de dados de acidentes de trânsito. De fato já estava caindo no Brasil inteiro e o ponto que queria ressaltar é que não tem correlação nenhuma com crise como foi levantado e já questionaram e debateram várias vezes. O pico de acidentes de trânsito no Brasil e em São Paulo foi em 1986, no auge da crise dos anos 80, no período FHC, com o CTB, com novas legislações já começou a cair, mesmo com o país estabilizado; no período Lula com o país em crescimento e estabilizado como no plano FHC,

estava também em declínio os acidentes de trânsito. Em São Paulo também estava em declínio porque em 2010, o Kassab começou a reduzir velocidades abaixando de 70 para 60.

Então, é pluripartidário, é fato e realidade que a redução da velocidade é uma das medidas de redução de acidentes. Como falei, CTB colocou cinto de segurança, aumentou blitz, teve medidas que foram reduzindo e a redução de velocidade ampliou essa redução. Se você olhar o gráfico a queda foi mais acentuada em 2015 e 2016 por causa da redução. Foi no meio de 2015, que há dados antes e depois de redução de acidentes. Foi em 20 de julho a redução das marginais e durante todo 2014, 2015 e 2016 foram reduzindo aos poucos na Cidade toda, assim como Kassab fez em 2010.

Não é uma invenção só das Marginais, é ao longo de outras políticas que vão reduzindo, que são somadas, não são substituídas. A questão de ter inadimplência, de ter erros, mau comportamento de motoristas e pedestres, ciclistas, etc. não substitui o erro da infraestrutura e da redução da velocidade. Devem ser atacadas, somadas as medidas.

E também quero mostrar o pluripartidarismo disso, a gente viu o candidato Doria falando sobre isso na época, mas não foi só ele que falou, o Russomanno e a Marta perderam falaram a mesma coisa, inclusive, com muito mais agressividade nesse tema do que o Doria. Nós, como entidade de mobilidade, junto com Greenpeace e outras, foram a todos os comitês de campanha falar com todos os candidatos, que eles estavam errados nesse ponto, os que estavam errados, que não tinham argumentos e estavam se baseando na vontade de uma parte da população que defendia como a Ana colocou.

Estamos falando disso há anos e mesmo a decisão do Haddad não foi uma invenção, não é uma política pública do PT defender velocidade baixa. É um pedido da OMS, é uma pressão nova, (ininteligível) recente de velocidades, não é um assunto partidário. Nova York abaixou a velocidade com governo de centro direita, não é uma política de esquerda abaixar a velocidade. É uma política de humanização do trânsito, de segurança de trânsito. E temos defendido isso sempre que falamos desse tema.

E queria ressaltar o que foi falado de vários pontos, alcoolismo, insegurança e erros, que a velocidade é por si um fator de risco. A distância de frenagem do carro aumenta quando a velocidade é maior; a cinética do impacto aumenta com velocidade maior. Então, ela por si só deve ser atacada junto com outras medidas e não ao invés da outra. Falar que vai aumentar a fiscalização para poder (ininteligível). Tem de aumentar a fiscalização com a velocidade mais baixa porque inclusive é mais fácil dos motoristas respeitarem as outras regulamentações, prioridades e conversões. Inclusive isso foi dito pelo juiz que deu ganho de causa em primeira instância da ação civil pública, falando que independente da falta de comportamento, numa velocidade mais baixa, a pessoa vai estar em situação maior. O texto dele foi bastante interessante na primeira instância e foi depois derrubado porque era uma liminar precautiva e não tinha dados ainda. Mas o nosso posicionamento, repetindo o que ele falou, a gente tem exemplos suficientes e dados mensuráveis com porcentagens de letalidade em cada velocidade para demonstrar que a gente precisa sim retroceder esse ponto, como vocês colocaram em exposição antes de esperar mais pessoas morrerem.

Não é uma paixão isso, são dados. Isso foi feito em muitas cidades pelo mundo, Amsterdã, Nova York, Paris que abaixaram das vias expressas e não só das vias do meio. A gente tem dados suficientes para mostrar que foi um erro essa decisão. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** - Ouvimos as palavras do Sr. Rafael Calábria, pesquisador em mobilidade urbana, do Idec. Passo a palavra à Sra. Ana Carolina, pesquisadora do Cidade a Pé.

**A SRA. ANA CAROLINA** – Boa tarde, seguindo algumas correções também, queria destacar que a redução de velocidades foi feita na metade do ano de 2015, então a comparação não deve ser feita com o total de mortes no ano de 2015 e sim você tem de comparar no mesmo período em dois anos diferentes ou dois ou três anos diferentes. É assim que fazemos a diferenciação da série histórica. Então, o que acontece é que se 2017 ultrapassar o número de mortes de 2016, e sabemos que isso provavelmente vai acontecer, já

é suficiente para dizer que essa ação não deu certo.

Sobre a comparação com rodovias, ratifico a posição do Vereador Police Neto que não são equiparáveis a rodovias. E destacar que a gente também precisa rever a política de segurança nas rodovias de São Paulo. Temos um movimento pela segurança no trânsito que está atuando junto ao Governo do Estado de São Paulo, buscando reduzir mortos e temos um alto índice de atropelamentos nas rodovias do Estado de São Paulo, porque se considera que 90 km/h no perímetro urbano é uma velocidade adequada. Quando não faz sentido, essa é uma velocidade que deveria ser inconcebível no perímetro urbano. A recomendação da OMS é que a gente não chegasse a 70 km/h, pensando em vias de trânsito rápido e todas as demais que não chegassem a 50 km/h, mas ainda assim consideramos que o ideal seria 40 km/h porque é mais compatível com os modos ativos. A gente pensa numa reorganização das vias da cidade faria mais sentido.

Eu queria solicitar à Comissão, fazer um apelo já que vocês têm o poder de fazer fiscalização do Executivo, que solicitasse a Secretaria de Mobilidade e Transporte, que apresentasse a esta comissão o que de fato já foi implementado pelo programa Marginal Segura, porque nós estamos destacando que os dispositivos de segurança para pedestres não foram implementados. Então, se a Prefeitura diz que foram implementados, queremos ver onde, queremos ver fotos, queremos ver isso acontecendo. Se ela diz que houve aumento de fiscalização, queremos que tragam números, que mostrem onde estão feitas essas operações e quais são os resultados.

Queria destacar outra questão sobre falar que educação de pedestre para reduzir atropelamentos é um pouco cruel porque a gente tem de levar em conta que mais de 80% de toda infraestrutura de trânsito na Cidade é destinada a veículos motorizados. 80% do espaço viário da Cidade é usado pelos veículos motorizados individuais. Quando pensamos em quantos por cento do orçamento de transporte da Cidade é usado para o transporte motorizado também. Quantas pessoas dentro da CET estão destinadas a planejar a segurança dos modos

ativos, das pessoas que andam a pé e de bicicleta. Quantas pessoas dentro da CET estão destinadas a pensar infraestrutura para mobilidade a pé? Quantos agentes da CET, todos os dias, estão destacados exclusivamente para fiscalizar infrações que vitimizam pedestres? E a gente está falando de um modo de transporte que é usado por 2/3 da população. 30% das viagens realizadas na Cidade são exclusivamente a pé. E outro 1/3 é realizado por transporte público. Ou seja, que envolve também deslocamento a pé. Enquanto a gente tem 80% de toda estrutura da Cidade somente destinado à circulação de carros, e pensamos em 2/3 das pessoas que estão circulando na Cidade que são atendidas por 20% dessa estrutura. Então, como vamos falar em fiscalizar o comportamento de quem não tem faixa de pedestre na Cidade, vocês podem andar dentro dos bairros, não existe. Andem por longas avenidas, dois, três quilômetros sem ver uma faixa de pedestre. A gente não tem fiscalização das infrações que mais vitimizam pedestres nesta cidade.

Os tempos semafóricos, que inclusive foi anunciado pelo Maio Amarelo, são desumanos. Saiu uma pesquisa da Faculdade de Medicina da USP diz que os tempos semafóricos para travessia de pedestres na Cidade não são suficientes para ninguém atravessar, eles são pensados para jovens de 20 anos sem nenhum problema de mobilidade. Então, é uma inversão de paradigmas, porque enquanto a gente não reparar esses problemas de desigualdade na Cidade, ficaremos tentando matar barata para resolver os problemas de segurança e continuar nessa de culpar as maiores vítimas.

Quero destacar o art. 29 do Código de Trânsito Brasileiro, que deixa bem claro: “Os condutores dos veículos maiores são responsáveis pela segurança dos condutores de veículos menores, e todos eles juntos pela incolumidade de pedestres”. Queria que isso também estivesse na ponta da língua das autoridades que pensam o transporte desta Cidade.

Obrigada. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Tem a palavra o Sr. Nilton Gurman, da ONG Não Foi Acidente.

**O SR. NILTON GURMAN** – Eu quero retomar dois pontos. O primeiro, acho que pode partir de nós o que, aliás, é origem do nome do nosso movimento: não foi acidente. Os nobres Vereadores e alguns dos convidados a falar tratam da questão como acidente, mas acidente é tudo aquilo que não pode ser evitado.

Se atuarmos com uma política pública séria, com redução de velocidade, com tantas outras medidas, podemos salvar vidas, então não serão acidentes. Isso vai de encontro com essa preocupação de educar. Não podemos aceitar que isso não poderia ser evitado, que foi um acidente, um mero acaso. Isso é consequência de falta de postura cidadã, tanto de muitos motoristas, como de muitos governantes.

Quero retomar um ponto que me tocou, na fala do nobre Vereador João Jorge, que nós somos apaixonados. No meu caso, o que sinto é a dor, que eu gostaria que o senhor não viesse a sentir, porque se o senhor perder seu filho, sentirá como é injusto alguém que dirige beber, correr, falar ao celular, e matar.

Embora o Presidente tenha tirado a questão da imprudência, acho sim que a imprudência é a grande responsável pelas mortes, a imprudência dos governantes que fazem uma política para testar, e o resultado disso é a morte de cidadãos brasileiros que tinham família, tinham sonhos, tinham um futuro e foram impedidos disso.

Portanto, eu gostaria que a gente não discutisse sobre Prefeito A ou B, partido A ou B, porque temos que ter como foco comum preservar vidas. O Prefeito João Doria já afirmou que pode rever, então que reveja rápido, porque são duas mortes a cada 15 dias, e não podemos brincar com a vida dos outros.

Obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Tem a palavra o Sr. Fernando Túlio, do Instituto dos Arquitetos do Brasil.

**O SR. FERNANDO TÚLIO** – Sobre o debate que os nobres Vereadores João Jorge e Police Neto estavam travando, acho que é muito importante agregar discutindo a diferença

entre uma rodovia e uma via urbana, isso é muito diferente; e discutir a diferença de um rio, e um rio no contexto urbano. Os rios Tietê e Pinheiros, que estão aprisionados pelo modelo de desenvolvimento urbano rodoviarista, que se estruturou na cidade de São Paulo a partir de um planejamento em que as rodovias do Tietê e Pinheiros tinham uma função específica, que era como se fosse um anel viário, hoje, como a gente entende, o Rodoanel, como o Vereador Suplicy destacou, tem adotado projetos que são custosos para reverter esses espaços para serem de encontro, de convívio social, e que é possível sim que no médio e longo prazo a gente debata, pois os instrumentos necessários estão colocados, são projetos de intervenção urbana, muitos deles aqui na Câmara dos Vereadores.

Queria fazer um adendo, embora esquecesse qual Vereador me sugeriu, para solicitar ao Secretário sobre qual seria o projeto de revisão da geometria das vias para garantir a segurança de um fluxo que, contraditoriamente, reduza a velocidade média? Qual seria o custo de fazer essa intervenção na geometria? E sabendo que o projeto de ampliação das marginais de 2005 correspondeu a bilhões aos cofres públicos, então a cidade vai investir bilhões num momento de crise para adaptar a sua geometria, para garantir que as vias marginais tenham papel de rodovia, com todos os efeitos nocivos à saúde pública ou vamos investir bilhões na forma de redesenhar nossa cidade a partir de uma relação mais humana com os rios, uma relação mais estruturada do ponto de vista da mobilidade, do ponto de vista do emprego, conforme foi falado em função desses territórios, ao longo da Mooca, ao longo da Casa Verde, da Lapa? São várias subprefeituras que estão tendo atividade produtiva em processo de transição. Lá é lugar que, como em Recife, foi feito o Porto Digital, que é incubar *startup*, incubar iniciativas que gerem emprego, isso sim é uma cidade do séc. XXI.

O Instituto, desde 1943, vem zelando pelos interesses da cidade quanto à arquitetura e urbanismo, e a nossa posição é de tristeza ao ver o debate aqui acontecendo tendo como objeto a velocidade e não um projeto estruturante para uma reversão e que a cidade seja mais humana, mais saudável e mais segura.

(Palmas)

- Falas concomitantes.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Pois não, sucintamente.

**O SR. JOÃO JORGE** - O meu debate com o Police foi especialmente em relação a Jacu-Pêssego. E o trecho que eu mencionei não há creche, não há hospitais nem moradia nem residência.

Sobre o Nilton, infelizmente eu já perdi gente no trânsito, e também por cigarro eu já perdi, então... E quando disse de maneira apaixonada, não me referi especialmente ao seu fato, me referi às posições.

Somos apaixonados, eu sou apaixonado pelo que faço, vocês também. O importante é que, mesmo apaixonados pelo que fazemos e pelas posições que temos, que respeitemos as posições divergentes. Nós temos essa dificuldade, amigo! Todos nós temos essa dificuldade de respeitar aquele que pensa diferente da gente, ainda mais numa Casa como esta. A gente tem sim de respeitar aquele que pensa diferente. Nós temos essa dificuldade, mas eu respeito todos os que perdem os seus queridos, em qualquer área, e como eu, infelizmente, já perdi também.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Quero fazer uma agradecimento especial a todos os convidados do dia de hoje. E quero fazer um convite para o próximo dia 16 de maio, a partir das 9h da manhã, aqui mesmo nesta Casa, nossa reunião será no Plenarinho, aqui ao lado. Sintam-se todos convidados porque nesse dia está confirmada a presença do Secretário de Transporte Sérgio Avelleda; do Presidente da CET – João Otaviano, segundo informações trazidas pelo Eliseu Soares, assessor institucional do Secretário. Dia 16 certamente o debate será ainda melhor. Peço encarecidamente a presença de todos vocês.

Agradeço o Leandro Martin Garcia, pesquisador da USP; o Fernando Túlio do Instituto dos Arquitetos do Brasil ; o Rafael Calabria, pesquisador de Mobilidade Urbana – IDEC; também o Sr. Nilton Gurmam da ONG Não Foi Acidente; Ana Carolina pesquisadora do

Cidade a Pé.

Nada mais havendo a ser tratado, declaro encerrada a audiência.

A todos, muito obrigado.

Boa tarde!

---