



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

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

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

**PRESIDENTE: JOSÉ POLICE NETO**

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA

LOCAL: SINDICATO DOS ENGENHEIROS DO ESTADO DE SP - SEESP

DATA: 21 DE MAIO DE 2019

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Manifestação fora do microfone
- Exibição de imagens

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Boa noite a todos. Declaro abertos os trabalhos da 9ª audiência pública da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, realizada neste ano de 2019.

Informo que tanto a transcrição íntegra como a gravação da nossa audiência ficarão disponíveis nos canais da Câmara Municipal, no *link* Auditórios *On Line*, portando vamos ter a oportunidade de aqueles que não acompanharam hoje terão disponível tudo o que for debatido aqui.

Esta audiência tem como objetivo discutir o PL 01/2019, de minha autoria, José Police Neto, que dispõe sobre micromobilidade compartilhada, seu funcionamento nas vias, logradouros, institui diretrizes e o estímulo do desenvolvimento de uma rede integrada.

Nós fizemos um esforço conjunto de convocatória para que pudéssemos alcançar o maior número de participantes e, portanto, trazer para o debate aqueles que, de fato, hoje utilizam elementos novos na circulação da Cidade. Esse foi o esforço que acho valeu a pena, porque a gente não costuma ter auditório do jeito que está hoje, auditório cheio, portanto, o debate vigoroso sendo realizado.

Vou compor a Mesa trazendo parte da representação executiva presente, lembrando que nós convidamos o Secretário Edson Caram, que será representado pelo André Castro, Chefe da Assessoria Técnica, que juntamente com a Lila, dividirão comigo a tarefa. Eles estarão na ferramenta executiva, serão os responsáveis pelas informações trazidas pelo Executivo do nosso debate.

Convidamos também o Secretário Rubens Rizek, responsável pela pauta de Justiça, portanto, Secretário Municipal de Justiça; convidamos também o Secretário Mauro Ricardo Machado Costa, Secretário de Governo Municipal; convidamos o Secretário de Saúde Edson Aparecido; convidamos o Conselheiro do Tribunal de Contas Domingos Dissei, conselheiro responsável pela pauta de transporte, sendo que é dele a primeira solicitação de informações para a Secretaria de Transportes acerca do sistema e da forma com que os patinetes são oferecidos hoje na Cidade.

Fizemos todo um esforço para tentar chegar aos conselheiros do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte, fizemos esforço para que a nossa convocação chegasse ao Ciclo Cidade, Cidade a Pé, Ciclos ZN, Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor - Idec, Corrida Amiga, Aliança Bike, Professor Paulo Saldiva, jornalista Renata Falzoni.

Vou montar uma Mesa que permita parte dessas representações estarem aqui. Vou fazer uma breve apresentação introdutória, depois vamos intercalar a fala do Executivo, em virtude de um Decreto recente que foi editado, depois vamos colher as manifestações, orientações e as críticas da sociedade.

Também fizemos questão de fazer convite às atuais operadoras, para permitir um espaço para que os que já operam na Cidade tenham uma oportunidade de mostrar o sistema que estão operando e a forma com que esse sistema vem se estruturando na Cidade.

Vamos permitir, inclusive, o uso de projeção para que todas as apresentações tenham a melhor repercussão, portanto, a capacidade de transferir o maior volume de informação do que a gente tem para a Cidade.

Não vamos seguir muito a pauta rígida dos três minutos, por dois fatores: não vamos usar todo tempo na abertura, portanto, vamos deixar um tempo primoroso para quem for falar e poder receber um conjunto de informações.

Então eu vou montar a Mesa chamando o André, por favor, venha compor conosco, a Lila; quero chamar o Lucian de Paula, para junto com o Sacha, representando o CTB e o CMTT, portanto, representando a participação da sociedade neste importante espaço de debate, que esse conselho importante da Cidade me ajude com este debate.

Quero chamar a Silvia Sute para nos ajudar, ela que ontem, junto com um grupo muito dedicado, fez apresentação dos resultados da Paulista Aberta, a leitura do pedestre. Também vou convidar a Renata Falzoni para dividir conhecimentos com a gente.

A ideia é fazer uma breve apresentação e depois a palavra vai ficar à disposição dos membros da Mesa, e rapidamente passaremos a vocês a palavra.

O Caio vai nos ajudar com as inscrições, sei que há empresas que estão presentes,

podem fazer as inscrições, vi registros de algumas empresas, e há também usuários e cicloativistas.

Aline quer subir e ficar com a gente? (Pausa) A ideia de compor a Mesa, e quero ser bastante amplo. O fato de a gente ter trazido o conselho, a tentativa é quanto à representação do conselho, uma representação não delegada, pois ela é eleita, que é mais forte do que qualquer delegação. Tenho certeza de que a Aline dará sua contribuição tão logo o lanchinho do Cauê se complete. Teremos assim o Cauê feliz e depois ela contribuindo com o debate, como sempre faz. Aliás, me inspirei muito em suas últimas orientações publicadas. Muito do que vamos falar tem bastante do que ela escreveu.

Começaremos agora. Farei uma brevíssima apresentação, e após a apresentação rodaremos rapidamente a Mesa para assim registrarem suas impressões iniciais. Após as iniciais, colheremos de vocês as manifestações, às orientações, críticas não só ao projeto, mas quanto ao momento que estamos passando.

O momento é importante, a Prefeitura publicou semana passada um decreto, e esse decreto tem uma expectativa de duração, ele é provisório. Mas mesmo com essa provisoriedade, nos trouxe muitas reflexões nesses últimos dias. O dia de hoje é para debater o que é provisório, mas em especial o que queremos seja definitivo. Se há ajuste no provisório, ótimo, vamos buscar o ajuste, mas aqui o desejo é construir política pública a partir de uma lei aprovada na Câmara, com total estabilidade para o setor.

A ideia é ser bastante breve, mas vou trazer alguns números para nos posicionarmos. Aqui há números de conhecimento de toda sociedade, eles estão sendo fartamente publicados nos jornais da Cidade. Um terço da população já circula exclusivamente a pé, e se há algo com que tenhamos de estar atentos é com esse modelo de circulação.

A segunda questão é que temos um crescente e continuo deslocamento dos micros-deslocamentos, dos deslocamentos pequenos. Vem ficando claro o avanço do sistema de compartilhamento de bicicletas, que também não é novidade para ninguém. Há uma expectativa de atingir 20 mil bicicletas, anunciada pelos operadores, e foi anunciada ainda no

ano passado. Um número anunciado na semana passada é que a Cidade teria, até o final de 2019, quatro mil patinetes elétricos.

A gente traz aqui do lado o que foi parte das informações já divulgadas da OD. A gente não tem divulgada a OD completa, mas parte daquela tornada pública, a gente traz para vocês, e mostra o que cresce e o que não vem crescendo na circulação da Cidade.

Tentamos nos orientar por algo que é a preservação da vida. Onde estão os nossos gargalos? Está claro que temos um gargalo gigantesco que são os pedestres. Quando a gente observa, a gente sabe que o maior gargalo ainda são os pedestres. Temos uma notícia ruim: no último trimestre tivemos uma evolução de assassinatos no trânsito de ciclistas de 250%. É verdade que parte deles aconteceu em rodovias, o que não tira o risco que está sendo imposto quando a gente não põe isso no miolo da decisão da política pública.

Temos uma legislação absolutamente recente e não regulamentada. Se o Estatuto do Pedestre estivesse regulamentado, não passaríamos pela discussão de impor multa ou restrições da circulação de patinete ou qualquer outro equipamento motorizado nas calçadas. Pelo fato de não termos tido a regulamentação, acabamos tendo que fazer um debate que, em minha opinião, já estava superado, porque se o legislador já aprovou e o Executivo já sancionou, esse já era um debate superado.

É importante apontar que a legislação do Estatuto do Pedestre já criou regras para aqueles 31% que são quase invisíveis. Então, esse é um elemento fundamental para entendermos os deslocamentos de curta distância. Se as evidências apontam que 1/3 da população está circulando exclusivamente a pé, a política pública não pode se furtar deste número para tratar outros números muito menores. O pedestre nesse ranking de esforço da política pública tem de ser o primeiro.

O Estatuto traz alguns elementos fundamentais: da integração, do sistema de informação, do sistema de sinalização, do sistema de financiamento e do sistema de controle e punição. Ele traz objetivamente como vamos buscar recursos para realizar uma transformação necessária na Cidade, buscar informações - toda pesquisa origem-destino mostra com muita

perfeição de onde sai o passageiro de ônibus, mas é sempre muito limitado a nos informar de onde e para onde vai o pedestre. Portanto, a legislação traz isso não mais como uma orientação, portanto não está facultado ao poder público atuar assim, passa a ser uma obrigação.

Também foi muito claro na utilização das calçadas, por isso que para a gente este já era um tema superado. Ele diz o seguinte: “é vedado o trânsito de ciclomotores”. Então, essa já era uma informação superada que esperávamos de maneira objetiva que a administração conseguisse reconhecer, mas de qualquer maneira já temos uma nova orientação para isso. Em nossa opinião, ela tem de ser bem debatida, mas tem uma questão fundamental que é a proibição de estacionamento de qualquer veículo motorizado na calçada. Essa é uma regra que deve se universalizar. Temos pouca calçada e essas calçadas têm de ser preservadas para esse terço da população tão importante de bem circular.

— Temos um nó a ser desatado que nos aponta um volume de pessoas nos centros urbanos e, portanto, não é mais algo que acontece só na cidade de São Paulo, vem acontecendo em diversas metrópoles mundiais em que a gente já enxerga uma expansão de sistemas mais leves de circulação que vão ocupar rotinas cada vez mais intensas de curtas distâncias. Há um desejo de se livrar, cada dia mais, do carro. Esse desejo não é meu, você já começa interpretar isso na sociedade. Vai ficando claro aquele processo da última milha: daqueles dois, três, quatro quilômetros seja o primeiro que te leva ao sistema troncal, seja o último que te tira do sistema troncal e te leva até o seu destino final, que passa a ser fundamental porque é onde, em especial nas regiões centrais, a via está mais saturada, portanto é onde você tem o maior conflito e onde se deseja mais multimodalidade, mas é onde esse que muda de modal enfrenta o maior risco.

Está claro que esses sistemas passam a contribuir com a redução de poluição do ar e sonora. Está claro também que este é um sistema que vem sendo acionado pelas entregas. Então, muitas entregas vêm mudando de modelo modal. Você vai começando a enxergar um uso cada vez mais intenso de entregas para esse setor modal e está ficando claro um potencial

de crescimento de acidentes. Portanto, está aqui um dos desafios da nova legislação.

Já vimos alguma coisa na rua, mas tem muita coisa que a gente não viu e que vai chegar o próximo período. Então toda responsabilidade que a gente tem que ter em oferecer parte da infraestrutura da Cidade para novas tecnologias, ela tem que também enxergar que se temos 17.000 km de vias e 54 km de calçadas, temos uma infraestrutura projetada capaz de suportar esse novo crescimento. A questão é o tempo que a gente leva para adaptar e aí as empresas que por ventura venham a explorar isso na cidade São Paulo tem uma corresponsabilidade de oferecer parte dessa infraestrutura para que o negócio delas seja positivo, mas que também a Cidade ganhe tanto quanto elas.

Como fazer com que a presença de oferta intensa de novos modais compartilhados se associe a viabilização de uma cidade que almeja ser criativa, mas também recepcionar recursos do mundo inteiro? Está claro que esses recursos podem vir a cidade São Paulo como para qualquer outra cidade do mundo. Portanto, a cidade tem que se preparar para receber não só o investimento, mas fazer com que esse investimento seja de fato um investimento que gere cada vez mais cidade.

Para isso alguns dos que estão aqui terão de estar muito mais próximos nessa decisão. O poder público, as operadoras, essa disponibilidade que se relaciona com *free-flowing*, portanto com a capacidade de você oferecer os equipamentos em regra suave pela cidade e uma necessidade de ter infraestrutura. Está claro que todo modelo que se organiza tem um começo, um meio e uma permanência e é para isso que tem de se desenhar políticas públicas, senão é uma aventura. Eu passo período oferecendo um serviço, mas ele não é uma solução para a cidade. É esse esforço que queremos fazer.

Enfrentar alguns dos problemas que o mundo já apontou: o caos na oferta desregulada que satura territórios; o efeito China que acabamos vendo um conjunto gigantesco de equipamentos e de baterias que não tinham destinação, então, aqui também tem o pós. Então, depois que você tem um sistema organizado, como mantê-lo organizado de fato. E a gente segurar a prática daqueles que acham que sem nenhum suporte é possível colocar na

rua equipamentos sem segurança.

O que vínhamos fazendo desde o ano passado? Então, desde agosto do ano passado, vínhamos nos reunindo com parte das empresas - aquelas que se apresentavam -, pois até o começo deste ano não era possível enxergar todas. Por sorte a Secretaria Municipal de Transportes fez um chamamento e esse chamamento acabou por identificar todas as empresas. Então, em janeiro deste ano, competentemente, a Secretaria anuncia o desejo de conhecer as empresas - se não me engano, 11 empresas se apresentaram em um primeiro momento e outra se apresenta, depois do término do período, mas não deixa de oferecer aquilo que a lei reconhecia como possível para trazer para a Cidade. Não era distante o nosso diálogo com a Bloomberg, com a WRI, com a NTP, com a Bike Ajuda. Então, fomos tentando envolver diversos atores, desenhando uma política pública a partir de muitas energias.

A gente apresenta o projeto no começo desse ano, numa forma de iniciar o debate em cima do texto. A grande preocupação que a gente tinha era não ter um texto base para o debate. E aí a gente não conseguia dar convergência às ideias e é esse texto que permitiu hoje a audiência pública, se a gente não tivesse o texto, a gente não teria nem a condição de fazer um debate no dia de hoje.

Então, o texto nos permite uma organização, do ponto de vista do processo legislativo, com participação ativa da sociedade. Tivemos a oportunidade de ir ao CMTT exatamente para apresentar e começar esse debate. Foi lá que veio a pergunta: “Quando vai ser a audiência pública?” Quando tivermos uma comissão para chamar. Então esse é o primeiro debate dele. Acontece na Comissão de Constituição e Justiça. Nós já temos um relator, que estaria com a gente hoje, mandou mensagem para mim falando da dificuldade, é o relator Caio Miranda. Para nossa sorte é alguém que usa a bicicleta, usa os modais, os novos modais, e vai poder escutar muito a nossa opinião.

Portanto, avançar num debate dentro da constitucionalidade. Depois, vamos para a comissão de mérito e aí vamos fazer os ajustes necessários para ter uma legislação poderosa. Principais orientações que permeiam o projeto: cria normas para o funcionamento do serviço e

aqui estava claro para a gente que para ter alguém oferecendo esse serviço, ele tem de apresentar condições técnicas e operacionais, aí você tem toda a tecnologia embarcada no sistema, mas você tem todo o produto que vai para a rua e o suporte pessoal, de relações de pessoas, que ele consegue oferecer para a Cidade para garantir que esses equipamentos servirão à cidade e não criarão novas dificuldades para ela.

O segundo é como a gente cria uma regulação de segurança jurídica para que essa operação abra espaço para novos investimentos. Estamos imaginando que qualquer um que venha instalar um novo sistema na Cidade também é responsável pela oferta estrutural. A gente fazia uma relação muito simples, talvez muitos de vocês conheçam, quando um grande empreendimento é feito na cidade, você impõe a ele uma geração de tráfego e ele é responsável por uma acomodação.

Aqui a gente está gerando uma solução com um novo modal e que pretensamente a gente quer discutir e debater com os investidores operadores qual é a estrutura, que junto com a implantação do sistema, vem para cidade. Portanto, é estabelecendo uma corresponsabilidade em quem oferece a dinâmica de circulação, mas também oferece as soluções de estrutura para a cidade. E aí não é só para o patinete, no caso; é oferta de estrutura para todos os micromodais e aí está a bicicleta e todos os outros que acompanham.

O projeto também traz uma regra de orientação espacial. Quando discutimos, e alguns de vocês acompanharam esse debate, como a gente trabalharia as operadoras para compartilhamento, para *sharing* de bicicleta, construímos regras, não só para sua instalação, também como seu plano de expansão e diálogo com a sociedade. Não quisemos aqui usar regras que não tinham sido testadas. Então, o esforço feito junto ao novo modal foi utilizar toda a experiência que a gente adquiriu, seja no começo absolutamente exitoso, em que a CET criou um termo de parceria, um termo de cooperação com a Certel Itaú, seja na sucessão com mais competência ainda com a Tembici Itaú, seja com a inovação trazida pela Yellow, no caso das bicicletas *dockless*. O que a gente quis foi aproveitar esses quase cinco anos em que as experiências de termos novos sistemas funcionando na cidade viessem para ocupar cada vez

mais espaço.

Então nós utilizamos tudo o que foi possível do sistema anterior. Estava claro que a gente tinha que fazer a recepção das regras já estabelecidas pelo Conselho Nacional. Não fazia sentido eu reinventar a roda, sabendo que tem orientações que já estão definidas pelo Contran, seja qualidade do equipamento definida pelo Inmetro – quero anunciar a presença do Vereador Suplicy e já peço para S.Exa. que venha compor a Mesa com a gente – e as regras estabelecidas também no Código Nacional de Trânsito. Nesse ponto a gente foi muito objetivo em não inovar, para não trazer uma nova confusão. Confusão essa que o decreto assinado pelo Sr. Prefeito pode gerar, dependendo da forma da sua aplicação.

Questões que nos deixam nesse momento... é necessário um debate. A equipe acabou por ajustar a apresentação para trazer uma informação praticamente do dia. O Rio tinha um serviço que foi suspenso nos últimos dias, de uma parceria da Tembici com a Petrobras, rolando na orla de Copacabana e Ipanema. Portanto, algumas experiências que estão muito próximas da gente, não estão fora do país, e também são motivo da nossa investigação. Toda a legislação tem de trabalhar com investigação e evidências.

Sem dúvida nenhuma, acompanhar as primeiras experiências realizadas em cidades brasileiras também é bastante importante. O decreto no Rio também foi um decreto provisório. Seguiu praticamente tudo que tinha na regra do Contran e, portanto, se diferencia daquele apresentado em São Paulo, mas tivemos uma suspensão para reavaliação. E trouxemos exatamente a imagem que hoje figura, em qualquer página da Internet, em que assistimos essa notícia.

Fecho trazendo um pouco dos esforços que a Prefeitura fez na semana passada. Os pontos positivos e os pontos polêmicos, porque dificilmente vamos conseguir debater o que a gente quer para frente, se a gente não enxergar a última decisão tomada. Então, foco na segurança é absolutamente positivo e tem de ser perseguido por qualquer operador que quiser vir para cidade de São Paulo ou qualquer outra cidade brasileira. A proibição de circulação na calçada é algo de responsabilidade. Na cidade de São Paulo a gente ainda não tem a oferta de

calçadas para o pedestre, portanto, a gente tem de preservar ao máximo as nossas calçadas para que elas sejam utilizadas pelos pedestres.

Sem dúvida nenhuma, no momento em que a cidade tiver farta oferta de qualidade de calçadas, para um grande espaço, tendo muito mais do que 1,20 m daquela via, que é de circulação do pedestre, sem dúvida nenhuma, abre-se a possibilidade de se colocar outros elementos ali. Enquanto a cidade não tem isso, forçar a presença de outros na calçada é um equívoco da política pública. É uma questão evidente, se não temos calçada para aquele terço da população que circula exclusivamente a pé, não faz sentido eu oferecer outra forma de circulação em cima dela, já que não consigo nem cumprir aquele que é o pedestre.

A obrigatoriedade de capacete é um debate que tem que ser feito e aponto as duas preocupações: pela questão de saúde pública, se não tivéssemos uma saúde pública gratuita e universal, poderia até ser preterível a qualquer tempo o capacete, então o esforço que a gente vai ter que fazer é encontrar que condições, que responsabilidade e que exigências.

É obrigatório ou é recomendável? De que forma que ele é recomendável? Se é uma operação econômica, o quanto você pode transferir para essa operação parte da responsabilidade. Este é um debate que precisa ser feito, independente do desejo que eu tenha de impor uma regra de uso ou não do capacete, o debate para sairmos maior do que começamos é absolutamente necessário.

E outro que é fundamental, absolutamente fundamental, é o compartilhamento de dados. Se a gente tiver um volume de dados que podem nos orientar a ampliar ofertas estruturais, nós não podemos descartar isso. E essa é uma responsabilidade que temos de passar para os operadores, porque, sem essas informações, nós não vamos poder construir a melhor rede de circulação da micromobilidade.

Pontos negativos: sem dúvida nenhuma, o anúncio de punições de até 20 mil reais empurra todo mundo para fora desse sistema. Aqui, nem adianta imaginar, porque não vemos punição desse tamanho em nenhum setor. E, portanto, não faz sentido imaginarmos que a punição que vamos impor tem esse tamanho. E vou falar isso porque, em muitos momentos, eu

cheguei a oferecer ao Executivo regras que, na minha opinião, fazem com que com os micromodais se diferenciem do sistema de carro-dependência. Durante muito tempo, tínhamos só punição pecuniária. Foi só quando o ponto na carteira chegou que as pessoas passaram a ter alguma preocupação, porque se pagava multa. O ponto na carteira é uma exigência de você não mais dirigir.

Portanto, se temos algo a ser construído quase como uma autorregulação, limitar o acesso do usuário ao patinete compartilhado, ou o sistema que vai ser compartilhado de bicicletas elétricas, é muito mais inteligente do que impor uma multa. Dizer que ele vai ficar uma semana sem poder usar, sem ter o acesso, dizer que ele vai ficar 15 dias sem usar. Isso é muito mais inteligente do que exigir uma multa que sabemos que vai ter uma dificuldade gigantesca de ser cobrada, e sabemos que não vai corrigir a utilização da calçada, a importância do capacete ou qualquer coisa assim. É para não se usar a mesma receita que não deu certo nos outros modais. E sabemos que a receita somente da punição pecuniária não dão certo no setor automobilístico, e só foi dar algum resultado quando os pontos na carteira foram tirando da direção motoristas que não deveriam estar lá. Então temos que pegar a parte que deu certo, não a parte que deu errado.

E tem outra questão fundamental: criar uma cultura diferente para esse setor. Tenho insistido em que audiências como essa, em que não vemos a Câmara conseguir realizar, que lotam para se debater, porque estamos enxergando. Se fizéssemos qualquer reunião que trabalhasse com o carro, dificilmente lotaríamos a primeira fileira. Então está claro que tem muita gente querendo dar uma contribuição, o que temos é de ajustá-la aos tempos futuros.

Tenho para mim uma questão clara: que temos condições, sim, de viabilizar uma série de novos elementos para a micromobilidade. Eles estão muito envolvidos na oferta de infraestrutura. Não adianta tirarmos isso do nosso ambiente. Está claro que vamos precisar de uma oferta estrutural. O esforço feito nos dois últimos anos na gestão Haddad mostrou isso para a cidade. Só vamos conseguir inovar quando ocuparmos, de verdade, parte da área de

parqueamento de carro. Então não adianta querermos imaginar que vamos criar novas infraestruturas exclusivas sem utilizar parte dos espaços que hoje são utilizados exclusivamente para estacionamento de carro. Portanto, teremos que ter a responsabilidade de tirar carro que está estacionado, sem gerar nenhum deslocamento, para colocar parte do sistema de circulação micromodal – bicicleta, patinete, diversos outros modais. Mas temos a responsabilidade de fazer isso com dados e informações, garantindo que aqueles que vamos retirar serão preenchidos imediatamente. Portanto, não seremos questionados em nenhum momento, e teremos a oportunidade de utilizar de maneira absolutamente inovadora os recursos advindos desse novo sistema que vem a ser instalado na cidade, para oferecer na periferia, na última milha em que o trabalhador chega na sua casa, a mesma infraestrutura de qualidade que, por ventura, os operadores desses sistema tem por desejo ter nas regiões mais centrais. É esse equilíbrio, sabendo que temos que fazer investimento nas áreas saturadas, para que de fato o micromodal rode com segurança, mas também com a responsabilidade de oferecer sistemas com a mesma qualidade no campo periférico que vamos conseguir equilibrar.

Já temos experiências similares a essa. (Ininteligível) na zona Leste, na Cidade Tiradentes, tem uma operação muito interessante chamada Estação Bike. Tem um desejo de implantação ainda neste ano de uma segunda na Cachoeirinha, na zona Norte. Eu já escutei por parte da operadora Yellow, ou da Grown, não sei qual delas que anunciou, uma possibilidade de migração para a zona Norte, migração para a zona Leste. Já anunciou e já inicia a operação na zona Sul. Então está claro que a gente tem uma oportunidade. Mas essa oportunidade só dará certo se a política pública de fato apresentar os rumos da sua viabilização. E, portanto, traga novos investidores para a cidade e tenha, a partir do agente público, as regras que de fato orientem, eduquem, mas não puna antes de as pessoas irem para a rua. Então é assim que eu desejo que a gente realize o debate.

Caio, comece a colher as manifestações de quem vai desejar falar, eu vou abrir para a Mesa, e depois vamos para a esse debate importante.

Muito obrigado. (Palmas)

Eu vou abrir para o André, e, depois, para as mulheres que compõem a Mesa; vou pedir um pouquinho da palavra da Lila, da Silvia. Depois, fecho a Mesa com a Renata, o Sacha e o Lucian. E aí passamos, integralmente, a palavra a vocês.

Temos reservado até às 21 horas. Portanto, temos mais uma hora e 17 minutos aqui. Se a gente conseguir um tempinho maior, a gente tenta esticar, sempre respeitando o horário de empréstimo do salão do Sindicato dos Engenheiros, a cujo Presidente Murilo muito agradeço.

**O SR. ANDRÉ CASTRO** – Boa noite a todas e a todos. Obrigado, Police, pela oportunidade. Aos Colegas que estão à Mesa, boa noite também.

Eu acho que a expectativa maior é em relação a esse processo, a algumas situações que acabaram gerando a necessidade de publicação de um decreto, chamado de decreto provisório. Mas é importante a gente entender um pouco do contexto, para imediatamente jogar foco naquilo que importa, todo esse processo, com todas as nuances que o Police acabou de colocar.

Tem uma situação de um equipamento que se apresenta na cidade como sendo uma novidade, a partir de meados do segundo semestre do ano passado, com as diversas operadoras se apresentando, e trazendo a intenção de conduzir o processo junto com a Prefeitura. E a gente se viu numa situação em que a gente ainda estava procurando fazer uma série de adequações nos sistemas de compartilhamento de bicicleta, que foi uma regulamentação de bastante sucesso na nossa operação urbana, mas que ainda precisam de ajustes, muitos dos quais acabaram ficando um pouco à mercê de toda essa discussão envolvendo patinetes. Mas a gente chegou a um ponto em que conseguiu organizar, como o Police bem citou, para produzir um chamamento público, considerando a importância de envolver o máximo de participantes possíveis – fundamentalmente, as operadoras interessadas que se apresentaram. Toda a parte técnica que havia disponível na estrutura da Secretaria, CET, etc., e buscar, claro, o envolvimento e a participação da sociedade civil para que a gente

pudesse se apropriar das percepções que a gente poderia ter juntas essas contribuições. Isso sem falar na imprensa, que está sempre presente, acompanhando, verificando esse termômetro do andamento das coisas.

Bom, o acordo se firmou ali. Era um acordo de tentar manter uma operação em níveis de teste, e respeitando esse processo, porque se apresentaram 11 empresas interessadas, três delas acabaram se juntando. Mas, além delas, outras três empresas, ou quatro, já manifestaram interesse; não tiveram a oportunidade de responder o chamamento, mas acompanham. E, numa condução paralela, até pelo Legislativo, foi montado um grupo, capitaneado pelo Vereador José Police Neto, também com essas empresas operadoras, e nós tínhamos ali essa situação de condução, de uma forma responsável, com o máximo de controle possível, dentro das possibilidades que essas empresas teriam condições de oferecer. E o nosso processo está andando muito bem. A gente fez um plano de trabalho. Temos nove etapas a serem cumpridas. Essas etapas são marcadas com reuniões específicas, mas eventualmente a gente desdobra em outras reuniões, dependendo das necessidades que se apresentarem. A gente está indo para a sexta etapa, que envolve aí um levantamento das necessidades e percepção de outras secretarias que podem ser impactadas com as políticas que a gente está produzindo. Podemos entender qual é a expectativa deles, onde a gente precisa tomar cuidado, para se evitarem maiores problemas, e que a gente consiga manter uma condução de uma regulamentação que permita a oferta do serviço de forma responsável.

Infelizmente houve uma adesão muito grande, ou felizmente, por parte da população em relação ao equipamento. É um equipamento que eu desafio a qualquer um aqui a experimentar e não se encante dessa experiência. É algo muito agradável. Só que ele tem um problema grave. Diferentemente da bicicleta, que, por volta dos seis anos de idade, a gente já consegue se entender muito bem com ela, se apropriar e desenvolver inclusive a nossa coordenação motora, enfim, a gente tem um longo histórico de bicicleta não só em relação a aprender a andar de bicicleta, mas também naquilo que se discute desse tema. Quanto à bicicleta, a gente discute isso há muito tempo. A gente tem muitas informações. Há muita gente

capacitada, compondo grupos de trabalho. Há organizações, como ciclocidade. Enfim, a gente tem um arcabouço muito grande e a gente conseguiu conduzir esse processo e ter uma regulamentação bastante interessante nesse sentido.

Quanto ao patinete, não. Numa primeira experiência, falam: “É fácil”. A pessoa deu um impulso e acha que está bastante adaptado àquilo, mas não é bem assim. Ao desenvolver uma velocidade maior, nas condições de circulação que há aqui, na Cidade, há uma oferta de riscos também muito grandes, e as pessoas não estão adaptadas aos tombos que podem levar com o equipamento. Dificilmente um condutor de um patinete vai se preocupar em soltar da manopla e tentar proteger o seu rosto, tentar fazer um rolamento. As pessoas não estão preparadas para isso.

Então, o que tem acontecido é que muitos incidentes começaram a ocorrer. Esse é um ponto em que as operadoras estão muito preocupadas e estão buscando desenvolver mecanismos para evitar esse tipo de situação e preparar melhor as pessoas para sua utilização. Isso já está sendo discutido, mas esses incidentes acabaram gerando uma pressão muito grande em cima do Executivo. É papel do Chefe do Executivo se preocupar não só com o aspecto daquilo que é a necessidade que se apresenta à população, às demandas de um determinado grupo. Ele tem que se preocupar com tudo. Então, num dado momento, foi solicitado que tomassem alguma providência. O nosso trabalho, a nossa condução é exatamente tentar construir uma regulamentação observando todos esses aspectos que o Vereador José Police Neto bem colocou aqui. Não são poucos e a gente está tratando de um equipamento novo, de um modal novo, que disputa o espaço com outros modais.

E foi tomada a decisão, foi feito um decreto. O objetivo principal era conter um pouco esse avanço rápido e tentar trazer de volta, manter numa condição, que fosse ali controlável por parte do Poder Público a utilização desses equipamentos, reduzindo o máximo possível esses incidentes que também não agregavam valor algum ao processo de regulamentação, à imagem das empresas. Então, é uma preocupação. Acho que há uma legitimidade por trás. Não foi algo conduzido pela secretaria, o decreto. Foi um decreto

pensado nesse sentido mesmo, mas isso não impediu e não está impedindo. Em nenhum momento, chegou nenhuma ordem para que a gente interrompesse o nosso processo de regulamentação, que vem sendo conduzido pela secretaria, juntamente com a CET e as operadoras. Temos rodadas ainda a serem feitas. Temos que apresentar minutas, resultado desse trabalho para a sociedade civil. Já pediram outra rodada para nós. A gente já teve uma. Então, esse processo continua. Ele é legítimo. É a regulamentação que nós estamos, de fato, preocupados. Eu acho que toda essa discussão está contribuindo muito. Como o Vereador José Police Neto bem apresentou, a presença de tanta gente numa audiência pública já é um demonstrativo, já é um indicador disso. Eu acho que isso é importante também para nós do Executivo, para o entendimento geral. Hoje a política pública não pode ser conduzida por uma área somente da Prefeitura. Há toda uma transversalidade aí que precisa estar alinhada. A gente não produz nada sozinho na secretaria. A gente precisa de aprovações da Secretaria das Subprefeituras. Eventualmente uma fiscalização, uma vez que hoje a Guarda Civil Metropolitana já está dispondo desses equipamentos para fazer policiamento. Então, de que forma a gente pode adequar isso, de que forma a gente pode agregar nesse processo, para que a gente tenha um modelo importante e que seja uma referência para outras cidades. São Paulo, sempre quando consegue avançar uma regulamentação inteligente, acaba se tornando uma referência. A gente não para de receber convites e solicitações de explicações sobre o nosso modelo de regulamentação. Então, eu acho que é muito importante. É um processo muito importante, e ele não pode perder o foco.

O projeto de lei do Vereador José Police Neto vem nesse sentido, vem contribuir, vem dar uma base muito forte, para a gente poder manter essa discussão dentro de parâmetros importantes, no desenvolvimento de estudos, na contribuição da sociedade e que pouco fica à mercê de outras intervenções. A gente tem outros exemplos. Quando não há uma lei que dê amparo, a pessoa fica à mercê de questionamentos de órgãos de fiscalização. Há sempre certa insegurança em relação aquilo que está sendo produzido pelo Executivo. Quando o Executivo consegue produzir algo em parceria ou em decorrência de algo que já foi

produzido pelo Legislativo, isso fortalece muito o processo. Então, basicamente essa é uma introdução.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Tem a palavra a Sra. Lila.

**A SRA. LILA** – Passando pela transversalidade que o Sr. André citou, eu queria citar dois processos muito importantes na construção desses entendimentos. O primeiro foi o lançamento do plano de segurança viária, porque se existe um denominador comum para a Prefeitura, para nós da Secretaria de Mobilidade e Transportes, a segurança viária é comum. Há algo que nós pensamos todos os dias. Acordamos. Viemos aqui trabalhar em prol da segurança viária. O decreto do Vida Segura, que é o Plano de Segurança Viária da cidade de São Paulo foi construído durante um ano e meio, por meio de diversas rodadas com todos os agentes da Prefeitura, que, de alguma forma, tocam a segurança viária. É um processo bastante interessante. Inclusive passou pelo Conselho Municipal de Transporte e Trânsito, do qual eu sou Secretária. Tenho alguns colegas da Câmara Temática e outros colegas também aqui do Conselho. Foi legitimado por meio de 32 audiências públicas, que estão embasadas no plano, que estão embasadas na Política Nacional de Mobilidade Urbana. Então, é um decreto muito importante e para nós é um norte, e além do plano de segurança viária, não temos como subproduto desse decreto, a construção de um entendimento conjunto de todas as secretarias da prefeitura sobre o que é um bom espaço público. Nós ficamos com a missão, então, dada pela portaria do Prefeito de construir um manual de desenho urbano, porque a gente está falando aqui de espaço, e o espaço é limitado. Eu sou arquiteta, então eu gosto muito de enfatizar essa parte. O espaço está dado, só que ele pode ser modificado. As ruas não nasceram do jeito que estão, a gente pode fazer um ensaio de tentar mexer, de adaptá-las às nossas necessidades.

Esse entendimento da Prefeitura, cada uma das secretarias tem seus manuais, o Verde tem o manual de arborização, nós temos o de sinalização, temos as instruções de projeto da Siurb. Agora todo mundo foi colocado na mesa para debater justamente o que é um bom espaço público, como se faz, quais intervenções devemos trazer para esse espaço

público. Esse é um guia inspirado muito no guia da Nacto, que é parceira nossa através da Bloomberg, que tem um guia que é quase uma bíblia – nós, arquitetos que trabalhamos com espaço público. Outras cidades têm esse guia – Nova York, Boston, Barcelona.

Nós estamos nesse esforço de entender todos esses guias e adaptar para a realidade paulistana. A micromobilidade vai se inserir nesse espaço, então é muito importante debater o espaço também. Tem um grupo de trabalho da Prefeitura que pretende concluir esse manual de desenho urbano até o final deste ano para, aí sim, a gente ter um decreto que permita que todos os projetistas tenham aquilo como norte, e que permita ser feito um projeto básico através daquele decreto.

São essas as minhas contribuições. A gente está aqui para escutar. Obrigada pela oportunidade. Obrigada aos membros da Mesa.

**A SRA. SILVIA** - Boa noite. Eu queria agradecer o convite inesperado para compor a Mesa.

Primeiro quero fazer uma pergunta para todo mundo que está aqui. Quem é pedestre levanta a mão. Então acho que a gente não está falando da micro, mas da macromobilidade. Cem por cento da população em algum momento do dia é pedestre. Conversando com meus colegas da cidade, que estão aqui representados, olhando o copo meio cheio, acho que a discussão que o patinete está provocando é muito interessante, porque coloca mais um meio de transporte que também está atrelado à mobilidade ativa, ao pedestre, à bicicleta, está atrelado à multi e à intermodalidade, estimulando a conexão do espaço para mobilidade ativa com transporte público coletivo, que é só a gente olhar os dados e fazer essa discussão de modo responsável.

É só olhar a pesquisa Origem-Destino, que o Police acabou de mostrar. Se a gente juntar *bike*, pedestre, transporte público coletivo, dá 70% dos deslocamentos da nossa população, enquanto que 80% da distribuição do viário é destinado para o carro, para quem leva um terço é destinado 80% do espaço viário, também 80% dos investimentos públicos. Então eu acho que não tem muita novidade nessa questão. É muito óbvio tudo isso, e onde

que a gente tem que realmente concentrar os nossos esforços nessa discussão, que na visão zero, gente, é redução da velocidade das vias, para ter segurança para todo mundo, a readequação do viário, essa base que você olha assim para as pessoas, para o deslocamento das pessoas na cidade. Enquanto a gente não olhar para isso, não olhar para tudo o que já está colocado no Estatuto do Pedestre, na Lei Brasileira de Inclusão, na Política Nacional de Mobilidade Urbana, etc., etc., a gente vai ficar discutindo a questão do capacete, que é assim, paliativo diante desse contexto. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Muito bom. Tem a palavra a Sra. Renata. Ele cantou a bola, hein?

**A SRA. RENATA FALZONI** – Então, quero agradecer, porque você já fez a minha introdução e vou ganhar algum tempinho aqui. Brilhante. Estamos diante de um problema que eu considero muito bom. Muito bom, porque por fim existe interesse *business* por trás para trazer a pauta para a gente estar discutindo, porque a gente não estaria aqui sentado se o patinete não desse dinheiro para as empresas. Então, por fim, a gente está discutindo alguma coisa que realmente tem que ser... já deveria ter sido à tona.

Como bem a Silvia falou, nós já éramos, sempre fomos, 36% enquanto pedestres. As viagens feitas exclusivamente a pé eram 33%, mas quase 35% das viagens em transportes públicos já somam 33 mais 35, já vai dar quanto? Somando, 69% só exclusivamente a pé, não é isso? 79, não é? E aí o que acontece? 80% do espaço público só para quem está no carro individual.

Então, a gente realmente conseguiu sair, nós pedestres, nós pessoas, qual é um grande efeito colateral bom que surgiu? Nós saímos da infame classificação de “não motorizado” pela própria lei, acho isso uma ofensa, me chamar de “não motorizada” para “micromobilidade”, quer dizer, melhorou. Já não somos mais “não” alguma coisa, somos “micro” alguma coisa e muito bem colocado, passamos a ser “macro”, uma coisa que é muito importante. Não me ofende, mas pelo menos é uma evolução, porque a gente sempre tem que ter aquela coisa otimista de pensar “estamos melhorando”. Saímos do “não motor” para o

“macro”.

A gente tem que então pensar o que é o patinete. O patinete é um produto gostoso, maravilhoso, que encontra uma população brasileira que ficou sedentária, que não consegue ter mobilidade, não consegue mais ser, como eu diria, ágil. Nós perdemos a agilidade nos últimos 20 anos, porque a população brasileira que tinha 30% de obesos, agora está com 60%, sendo que desses 60%, a metade deles é obeso mórbido.

Então, você imagina que tipo de brasileiro que o patinete encontrou? Um moleque que não pedala, que não caminha, que não sabe andar de *skate*, que não é ágil, sem falar que o patinete superlativa os problemas de falta de infraestrutura da cidade. Então, se as calçadas eram horrorosas, só sentia o velho, o idoso, aquele que depende de cadeira de rodas. Agora, aquele cara que vai com o patinete na calçada, se pegar um degrauzinho assim, ele é catapultado fora, é expulso.

Então, não vai poder rodar na calçada nem por lei, porque ele é terrível, ele é horrível para essa calçada. Ainda bem. Porque realmente o que a gente não está discutindo aqui é o mais importante. Hoje é necessário, nós ciclistas e pedestres, somos necessários. Existe uma necessidade fundamental de a gente compartilhar todos os espaços permitidos de ciclovias, ciclofaixas. É um lugar sim que eu tenho o maior prazer de estar compartilhando com pedestres, com ciclistas, com cadeirantes, com todo mundo que esteja fora do motor, menos carro estacionado. Isso realmente é intolerável.

Não tem mais sentido nenhum, o nosso lugar... A gente tem que estar discutindo para onde vai toda essa micromobilidade. Só tem uma resposta: é para a rua. A rua é o nosso espaço, a gente está no momento apoiado por empresas, apoiado por uma demanda, apoiado por uma situação emergente que só tem uma solução: a rua é o nosso espaço. A gente tem que estar discutindo uma coisa que não tem mais cabimento, que é aceitar carro estacionado nas ruas, por exemplo.

Está na hora da gente discutir muito seriamente o que é um espaço privatizado, calado, ocupado. (Palmas) Se vocês imaginarem que um apartamento, um carro estacionado

está ocupando quanto? Três vezes cinco, 15, 16 metros quadrados. Sabe quanto custa um apartamento na Vitacon de 17 metros quadrados hoje, 1 milhão de reais. Caramba, então está na hora de começar a fazer essa equivalência, 17 metros quadrados um apartamento, custa 1 milhão de reais, num lugar em que se tem a frente desse apartamento muita estrutura de transporte público e tudo mais.

Então está na hora de começar a dizer não aos carros estacionados e sim às pessoas na rua de patinete, patins, o que for, a pé, empurrando cadeirinha de rodas, o que for. Esse é o momento que temos de abraçar.

Capacete, ele tira o foco da discussão. É inútil. Quero um estudo que fale que o capacete de fato salva vidas. Não salva vidas. É inútil. Eu não ando sem, mas falar de capacete é perder o foco. O que salva vidas? É tirar o pé do acelerador. Salvar vidas é acabar com a impunidade do motorista que atropela, sai ileso e não acontece absolutamente nada. Salvar vidas, e está comprovado aqui, faço questão de que a Secretaria Municipal de Transportes nos apresente os cadernos de mobilidade e transportes.

Mas o fato é que está provado, foi feito um trabalho maravilhoso que não participei, quero aplaudir o pessoal do CMTT, que estiveram presentes em todos esses workshops. E foram feitos cadernos maravilhosos que comprovam que onde tem infraestrutura, cicloviária ou mesmo estruturas de calçadas há uma radical baixa de mortes de pedestres, ciclistas e também de motoristas.

Então para salvar vidas não temos de focar em capacete. Temos de focar em moralização do uso das ruas, abaixar a velocidade dos veículos e tolerância zero para a agressividade das pessoas que estão nos seus veículos. Isso é fundamental.

Multa. Vou ter um prazer muito grande de pagar uma multa quando tiver certeza de que o veículo não vai virar à direita em cima de mim, porque se fizer vai ser multado. Se não parar na faixa de pedestre será multado. Quando os motoristas, as pessoas que estão em cima de veículos pesados e comprovadamente aqueles que matam nas ruas, quando estes estiverem pagando multa, eu estarei muito satisfeito em pagar uma multa por estar rodando

com uma bicicleta num lugar errado ou atravessando fora do sinal verde, vermelho, amarelo, o que for.

Quer dizer, só podemos falar em penalizar o pedestre, o ciclista, essa tal da micromobilidade, quando tiver moralização do uso das ruas com multa para aqueles que de fato matam, que são aqueles que estão dirigindo carros pesados de forma inconsequente.

E para finalizar, quero mais uma vez falar que estamos em frente de um problema muito bom que é essa urgente e visível necessidade de redemocratizar o uso do espaço nas ruas. E logo mais vamos ter um debate que acho maravilhoso, lindo e estou adorando ver, que é essa quantidade enorme de moleques de periferia que vem para o Centro aqui fazer entregas. Uma salva de palmas para isso que está acontecendo.

- Manifestação do público.

**A SRA. RENATA FALZONI** – Isso é maravilhoso, é extremamente inclusivo.

Considero isso a mesma coisa do que eu que estou nesta cidade de São Paulo pegar um carrinho, uma coisa telepática e trabalhar todo dia em Nova Iorque, em Paris e voltar depois para esta Cidade que é de terceiro mundo, você sair para o primeiro mundo. Esse pessoal sai de um lugar que não tem infraestrutura, não tem regra, não tem lei, uma selvageria, e vem vivenciar o que estamos construindo nessa parte mais privilegiada da Cidade.

Quero que isso se replique para todos os bairros e que essa molecada venha aqui, aprenda, veja, nos ensine e leve para a periferia, que seja uma coisa equitativa para todo mundo. E quem está providenciando isso, proporcionando isso é a tal da micromobilidade. É sim a bicicleta. Valeu.

Muito obrigada.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Obrigado, Renata. Sacha.

**O SR. SACHA** – Boa noite. Agradeço muito o convite para compor a Mesa, vou falar brevemente não preparei muitas coisas, mas primeiro quero dizer que eu me ofendo um pouco com esse termo sim, talvez por causa do meu tamanho. Eu não caibo nos patinetes, eu não caibo nas bicicletas compartilhadas, mas eu faço doutorado em hidrogeologia. Não tem

nada a ver com mobilidade, mas fico muito curioso com as palavras. Eu acho que micromobilidade é uma palavra relativamente nova. É uma palavra que rapidamente a gente começou a usar. É importante a gente refletir sobre o que ela significa. Não tem a ver com o tamanho da bicicleta, do patinete ou de outro modal que exista ou venha a existir que caiba nessa classificação. Tem muito mais a ver com a distância. Em inglês, fala-se muito da última milha. A gente traduziu essa expressão para o português.

Muita gente veio para cá da periferia e gostaria provavelmente de usar uma bicicleta compartilhada ou um patinete compartilhado. Eu mesmo vim do Butantã agora e vi bastante gente usando bicicletas compartilhadas. A Ciclocidade inclusive tem uma contagem. Por exemplo, na Ponte Eusébio Matoso, quase 15% das viagens já são feitas com bicicletas compartilhadas. Imaginem quando ali houver uma infraestrutura adequada. Talvez micromobilidade tenha a ver com velocidade também que a gente possa usar ou que seja o limite nesse modal, mas eu acho que muito mais importante do que essa discussão focar nesse modal é a velocidade dos automóveis. Afinal de contas, se a gente vai conversar sobre segurança, o que pode ser mais importante do que falar sobre a velocidade dos automóveis? Acho que também está muito comprovado com a experiência aqui de São Paulo que a abaixar a velocidade salva vidas. (Palmas)

Temos a questão da velocidade, que está muito relacionada com a aceleração. É uma questão da Física. Se acelera, não é mobilidade ativa. Acho que é importante a gente se lembrar disso também, separar, quando a gente fala de micromobilidade, se a gente está usando o nosso próprio motor, a gente consegue andar com a nossa própria energia. Então, a gente tem uma forma ativa. Nós temos o nosso próprio motor. É a mobilidade ativa. É diferente da mobilidade elétrica ou de outras fontes, que possam também inclusive surgir. É bem importante haver essa distinção nas legislações e a forma como a gente aborda também a regulamentação, já há diversas implicações, não menos para a questão da segurança.

Eu sou do CMTT e da Câmara Temática de Bicicleta. Sou Secretário lá e queria fazer um convite para todo mundo que quiser participar. É um espaço público, é um espaço

aberto de diálogo construtivo. Aliás, diálogo construtivo é algo completamente fundamental nesse processo. A gente está falando de uma coisa nova. Então, se a gente não conversar, não discutir a respeito e ver o que parece ser o mais interessante, ver o que funcionou, a gente periga errar. É muito feio ir queimando modais ou opções, a gente não vai estar avaliando, até porque as coisas vão estar mudando ao longo do tempo. Então, a CTB tem também diversos GTs. Daqui a pouco a Sra. Lúcia vai falar de um deles, especificamente de micromobilidade, mas existem outros, também visando olhar para as legislações, olhar para as políticas públicas, como a lei dos ciclos, e outro muito importantes, para a gente conseguir avançar de forma sistêmica, com todas essas legislações juntas.

Por último, só queria também pontuar o trabalho que a gente tem feito. Falo do trabalho de oficinas, olhando por subprefeitura a situação da infraestrutura. A infraestrutura, em São Paulo, favorece o carro. Ela não favorece o pedestre, ela não favorece o ciclista, e muito menos a micromobilidade. Temos que conversar seriamente a respeito disso.

Na Câmara Temática, houve esse processo dentro do que foi proposto pela Prefeitura, de olhar para o Plamob, o plano cicloviário. A gente olhou então por subprefeitura, junto com os usuários das bicicletas, com os ciclistas, quais são as particularidades e as necessidades de cada subprefeitura. É um trabalho muito bacana, que obviamente também pode ser utilizado quando a gente pensar em patinete e outros modais. Esse trabalho acabou de ficar pronto. É um trabalho que deveria subir o quanto antes na *web site* da Prefeitura, de gestão urbana. Os senhores podem procurar, no Google, como plano cicloviário, consulta pública. Vão encontrar o material da proposta da Prefeitura para expansão infraestrutura e deveria estar lá também esses dados, muitos claros, sobre qual é a situação da estrutura, das necessidades e também das prioridades dos ciclistas. A gente tem de pensar realmente bastante no usuário e quais são as demandas que vêm de baixo, não só as que vêm de cima. Esses dados também deveriam ser utilizados no processo que agora está avançando, de revisão do plano cicloviário, que são as audiências públicas, que estão se iniciando agora, na quinta-feira, também olhando por regiões da Cidade. Vai haver audiências em todas as regiões

da Cidade, para discutir sobre a infraestrutura e sobre aonde se deve avançar as conexões e onde há problemas também de segurança. Isso tem de ser realmente a premissa básica para podermos discutir.

Obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Tem a palavra o Sr. Lucian.

**O SR. LUCIAN** – Boa noite a todos. Sou membro da Câmara Temática de Bicicleta e especificamente coordenador do grupo de trabalho que está se debruçando em cima de patinetes, junto com a Câmara Temática de Mobilidade a Pé. É uma coisa nova e não tem uma representação própria. Então, por analogia, ficamos encarregados de fazer essa discussão.

Sobre a discussão do plano cicloviário e a expansão da infraestrutura, nessa discussão, de como se chegou a regulamentação, como é o projeto de lei, surgiram várias dúvidas. A gente fala da expansão da malha cicloviária porque, dentro da legislação federal e do decreto regulatório municipal, os patinetes estão plenamente autorizados a circular dentro das ciclovias e das ciclofaixas. Perfeito, então, nesse aspecto, estão alinhados. Então, é de todo interesse que esse novo sistema, que a malha cicloviária se expanda por toda a Cidade. Agora isso gera dúvidas, porque a legislação federal autoriza especificamente patinetes usar a calçada, com limite de seis quilômetros por hora. A regulamentação municipal fala: “Proibido na calçada”. A legislação federal fala: “O patinete pode na ciclovia ou na calçada. Não pode na rua”. O decreto municipal fala: “Pode, na rua, até 40 quilômetros por hora”. Quais são as consequências disso? É óbvio que quanto aos pedestres, sendo os mais vulneráveis, a gente quer protegê-los, a gente quer evitar fraturas, acidentes e colisões, só que tudo existe dentro de um contexto. Os patinetes não existem fora de contexto, assim como os pedestres. Falam: “O patinete não pode circular na calçada”. Bicicleta também não pode circular na calçada. Quando ciclistas se veem confrontados com medo e ameaçados, eles se refugiam na calçada. Ninguém quer fazer isso, mas fazem em proteção as suas próprias vidas. Que lugares sobraram? A gente só tem uma malha de 580 quilômetros de ciclovias, e 17 mil quilômetros de ruas. Então, se não estão nas ciclovias, vão disputar espaço na rua. A própria regulamentação

fala que o patinete está limitado a 20 quilômetros por hora. Autorizaram para que ele circulasse na rua até 40 quilômetros por hora. A proibição de motos na marginal, por exemplo, se dá porque o trânsito fica parado e as motos circulam no corredor. A diferença de velocidades é um dos principais fatores que vai resultar numa colisão e numa vítima. Então quando liberam, na rua, a velocidade é até 40 quilômetros por hora, e o patinete é até 20 quilômetros por hora, que mensagem a gente está passando? Quais são os efeitos? Estão protegendo o pedestre, mas estão sacrificando essa nova pessoa que está tentando circular pela Cidade? Ela está contribuindo. Ela não está de carro, ela não está ocupando espaço no transporte público e não está poluindo. Então, estão fazendo uma coisa muito possivelmente negativa com o usuário, e tudo isso é sempre assim: O cerne do problema é que 80% do espaço público do viário é ocupado pelos carros. Então, entregaram, por um século, tudo, de mão-beijada, para os carros, e agora ficam disputando migalhas. Pedestres falam que ciclistas e patinetes passaram muito perto. Disputam migalhas, enquanto a parte do leão está com o carro, e ela não é abordada. Esse é o problema. (Palmas)

Quando vem a regulamentação, há multas de até vinte mil reais. Quanto à multa para o carro, a infração gravíssima é 290 reais. Pode haver um modificador. Então, se saírem daqui e forem para a Paulista tirar racha, o multiplicador é de dez vezes. Então, se a multa para o patinete é de vinte mil reais, se forem tirar racha na Paulista, a multa será de 2.900 reais. Quem estão incentivando? (Palmas) É totalmente avesso. A lógica de uma punição é que ela seja proporcional aos danos e aos riscos. De carro, podem matar pessoas e, em São Paulo, os automóveis matam quatro pessoas por dia e mutilam dez pessoas por dia. Sessenta por cento das vagas de UTI do SUS são ocupadas por vítimas de trânsito, e o carro não é punido e o patinete é sufocado.

Nessa mesma linha, criam uma obrigação de capacete. Não existe uma comprovação que fala que o capacete obrigatório salva vidas. Agora existe uma comprovação, de que se ele desestimular as pessoas e falarem: “Dá muito trabalho. Então, vou continuar andando de carro”, vão continuar sedentários, hipertensos, diabéticos e vão ocupar o SUS e,

em longo prazo, mais vidas serão perdidas por causa disso.

Onde houve a obrigação de uso de capacetes? Como exemplo, falo do sistema de compartilhamento de bicicletas em Seattle. Também na Austrália, é obrigatório o uso de capacetes. Quando a legislação foi aprovada, o sistema de compartilhamento de bicicletas morreu, deixou de existir. Foi descartado e parou. Então, se há essa mesma obrigação aqui, que não existe para o sistema de compartilhamento de bicicletas, mas vão tentar impor para o patinete, correm o risco de que está nascente, que está chegando com muita boa vontade de possibilidade de substituir o deslocamento de carros, vão matar isso enquanto é muda. Isso não pode.

Falam da micromobilidade pela escala, pelo tamanho do deslocamento. Pela pesquisa origem-destino, como foi mencionado aqui, de onde saíram boa parte dos dados, 40% das viagens feitas de automóveis são de distâncias de até dois quilômetros e meio. Isso é plenamente substituível. Não é preciso nem patinete. Dá para fazer uma caminhada para boa parte das pessoas. Com um pouquinho mais de preguiça, a gente pode pegar patinete e bicicleta e fazer esse percurso tranquilamente. É questão de uma ponta a outra da Paulista. Podem falar que estão crucificando quem usa carro e o carro é oprimido. Claramente não é isso.

Além do sistema de compartilhamento, a regulamentação que faz a fiscalização, impondo multas para as empresas, assim como não existe só a bicicleta do Itaú e do Bradesco e os patinetes da Grow, agora não só existem os patinetes das empresas de compartilhamento. Existem os patinetes particulares, tanto elétricos quanto não elétricos. Hoje eu estava no Tribunal de Contas do Município e, no bicicletário de lá, havia um patinete elétrico. Se fazem toda a regulamentação de como vão cuidar de quem está legal ou ilegal, precisa de multa ou não, estão pegando pela empresa. Quem é particular, isento da lei, a própria regulamentação, da maneira como foi feita, ela acaba criando dois sistemas, onde existe a obrigação da OTTC, mas para o ente particular, é completamente impossível de se fazer qualquer tipo de fiscalização.

Então esses são os principais questionamentos que faço.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Tem a palavra o nobre Vereador Suplicy, que já conseguiu receber aqui um conjunto de informações. Eu gostaria muito de ter a sua avaliação preliminar, sendo que a gente vai ter que convencer muito os nossos Colegas a acelerar esse processo, junto com muitos dos que estão aqui, para que a gente tenha uma responsabilidade nessa regulamentação compartilhada. Muito do que todos aqui falaram, dá para levar essa questão dentro do Legislativo, e acho que o Legislativo está muito mais aberto a esse debate do que qualquer outro neste momento. Então, há uma vontade incandescente do Parlamento participar dessa regulação. Acho que há uma parte de regulamentação, que é executiva, mas há um espaço de regulação, por parte do Parlamento, em forma de lei, que dá muito mais estabilidade ao processo. Portanto, a gente tem que ocupar um espaço importante, nessa agenda, sabendo que o Executivo também tem o seu papel, mas a regulação é ampla e põem as diretrizes objetivas. Têm que sair em forma de lei, para dar estabilidade, e depois há uma regulamentação muito mais fina, que é para a operação disso, que fica na mão do Executivo, mas temas que já foram abordados aqui precisam estar definidos em lei, até para a gente superar as dúvidas existentes. Uma está clara, que é o esforço de substituir áreas de carros parquados em todo o nosso viário, que nunca serviram para locomoção e deslocamento. Ele precisa ser ocupado definitivamente por uma estrutura que dá conforto, que dá proteção, mas mais do que isso, o respeito a esses 80% que não circulam em menos de 7% do viário. É necessário fazer um ajuste nos grandes números, e isso é necessário neste momento.

**O SR. EDUARDO MATARAZZO SUPLICY** – Sr. Presidente, meus cumprimentos por V.Exa. ter detectado essa necessidade de se interessar pelos patinetes e também pelas bicicletas. V.Exa. já conseguiu um estudo, um interesse enorme das pessoas a respeito desse seu projeto. Não o conheço. Não conheço muito a micromobilidade. Quero aprender um pouco com V.Exas. aqui. (Palmas) Eu aprendi muito nessas palavras iniciais suas e de outras pessoas.

Sra. Renata Falzoni, tenho ouvido-a bastante na CBN, e sempre nos dá uma palavra muito sábia. Com respeito à senhora e a todos aqueles que, como você, anda tanto de bicicleta, agora você está entendendo muito das patinetes e das palavras do Lucian. E fiquei interessado em saber, acabei de perguntar ao Police se também queria obrigar ao uso do capacete. Ele disse: Não. Ouvimos tanto da Renata, quanto do Lucian, que não é o caso de se obrigar as pessoas a andarem de patinete. Eu ainda não andei de patinete. (Risos) Mas fico impressionado, a cada dia, diante da minha casa - eu moro diante da Praça Guilherme Kawall - , está se usando cada vez mais tanto a bicicleta, deixando lá as compartilhadas, como também as patinetes. As pessoas andam na pracinha e às vezes eu fico preocupado quando noto uma pessoa andando muito depressa e penso: puxa, e se algum carro bater, onde ele vai parar e tal. Mas eu, pelo menos até hoje, não assisti a nenhum acidente grave de patinete. Então acho que ele não é tão perigoso assim quanto alguns poderiam dizer.

Eu estou muito interessado nas conclusões, nos depoimentos. Eu também fiquei impressionado: uma audiência pública no Sindicato dos Engenheiros e de repente lotado. Que coisa tão interessante! Acho que os que andam de patinetes e os que estão interessados nas ciclovias, tanto para bicicleta quanto para as patinetes, eu acho isso muito saudável. Sou a favor de mais e mais ciclovias e lugares para as patinetes, está bom? (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Muito obrigado, Senador. Quero agradecer ao nosso sempre Senador. Vamos precisar de todo o apoio de V.Exa. para a tramitação na Câmara Municipal de São Paulo.

Temos 11 inscritos. Vou chamar o primeiro e peço para o segundo se preparar até porque há o deslocamento. Então, Rafael Calabria, do Idec, fala e João Sabino se prepara. Recebi a informação de que o João Sabino fará uma apresentação.

**O SR. EDUARDO MATARAZZO SUPPLY** – Quero também cumprimentar os membros da Administração Municipal que aqui vieram para ouvi-los e aprender com vocês, e a aperfeiçoar a regulamentação, a Legislação, inclusive de sua iniciativa. Parabéns a vocês da Administração Municipal. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Obrigado, Senador.

**O SR. RAFAEL CALABRIA** – Boa noite a todos. Venho falar em nome do Idec e também do Conselho Municipal de Transportes e Trânsito, porque estou conselheiro agora. O mandato começou agora, também convido todos a conhecer. E como a Mesa já colocou, praticamente, tudo serei bem rápido e vou falar de dois encaminhamentos que acho importante.

O Idec tem acompanhado junto com as outras cidades a discussão e um ponto - que acho central -, que não foi mencionado e que a gente precisa aprofundar a discussão, é em formas de estimular o usuário a cumprir as regras. Então, um ponto que a gente considera muito importante da regulamentação e consideravelmente fácil de implementar é a mudança da forma de cobrança de velocidade, de tempo, de minutos por distância. Com isso se estimula o usuário a ir mais devagar, ele pode parar, pode esperar o semáforo, enfim, dá-se tempo ao usuário para fazer o percurso e dá para cobrar isso por distância, como os aplicativos fazem. Enfim, não é nada de outro mundo, dá para mudar a forma e sem nenhuma regra, sem multa, sem capacete você induz o usuário à segurança.

Outro encaminhamento bem claro é sobre os que muitos falaram aqui do espaço viário e a questão do patinete tem dado luz a essa discussão da falta de distribuição do espaço viário. Acho importante e o PL pode trazer diretrizes, mesmo que sejam amplas, no sentido de que pode parecer que está fugindo, mas não, que é o desestímulo ao automóvel. O PL pode colocar micromodalidade, no caso, como um desestímulo ao automóvel. O PDE fala um pouquinho disso, o Promob não tanto, mas o Plano Diretor fala disso. E a gente precisa avançar nisso.

Sei que a CET, a parte técnica principalmente de operações tem dificuldade, mas a CET já assumiu em reuniões e audiências públicas que desestimular o carro dá certo. Um exemplo recente: quando na Av. Paulista foi implantada a ciclovia, ficou de quatro a cinco meses uma faixa fechada da Paulista, a menos. Ficou com duas faixas de carro e uma segunda de ônibus. E a CET achou que seria um caos, e não foi, porque aquela faixa retirada

desestimulou o carro. Outro exemplo que a CET deu em uma audiência na Subprefeitura de Pinheiros foi quando fechou a Teodoro Sampaio para colocar o piso rígido em uma quadra. Fechou-se inteira a Teodoro Sampaio e a CET de novo achou que seria um caos e não foi. Só que a CET nunca fez um estudo pensando no desestímulo. Ela sempre observou por acidente e a CET pode muito bem trabalhar em uma medida de planejar o desestímulo, usar os meios ativos para planejar os desestímulo, ampliar a ciclovia, ampliar a ciclovia da Faria Lima, por exemplo, a da Sumaré que também tem projetos na Câmara Temática da Bike.

A gestão do Idec é essa: de pensar o desestímulo com política ambiental, com política urbana, com espaço público. É uma porta que a micromobilidade escancara, que o pedestre e o ciclista já sofriam, mas eram abafados nesse assunto, digamos. Mas acho que desestímulo é um ponto que a Secretaria tem possibilidade. O Parque Minhocão pode ser uma porta para isso também, para tentar o desestímulo na Santa Cecília e ter dados para poder expandir para outras medidas. A Paulista é um caso claro que pode muito bem desestimulada, mas podem ter outras e a CET precisa estudar isso.

Obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Obrigado, Rafa. Vou chamar o João Sabino, que pode usar o microfone da tribuna e o pessoal me falou que tinha uma apresentação. Pode fazê-la.

Peço para preparar o Eduardo Merheje Junior, do Centro Democrático dos Engenheiros.

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

**O SR. JOÃO SABINO** - Boa noite a todos. Sou João Sabino, representante da Grow, detentora das marcas Yellow e Grin. Somos os pioneiros e principais operadores no momento dos modais de patinetes e bicicletas e bicicletas elétricas sem estação na cidade de São Paulo, no Brasil e na América Latina também.

Obrigado, Police, pela oportunidade. Parabéns pelo projeto. Parabéns a todos os outros expositores. Quero aproveitar, tentar fazer um gancho e não repetir grande parte das

excelentes falas que já passaram aqui.

Quero focar em dois pontos: primeiro a questão da segurança do usuário e do pedestre, principalmente. A gente entende que, como já bem exposto aqui, mais eficiente do que obrigar é incentivar o uso do capacete e fazer uma educação do usuário a respeito do capacete. Noventa e dois por cento dos acidentes relatados na nossa plataforma ocorreram nas quatro primeiras corridas, ou seja, é um modal novo, quase ninguém já tinha experimentado anteriormente, a não ser fora do país. Então, a gente precisa aprender a usar isso, não é brinquedo, isso é um equipamento de mobilidade, de transporte. Então, a gente não pode colocar uma criança junto com a gente para passear, a gente não pode exceder os limites de velocidade, a gente tem que tomar cuidado com chuva, tudo. Então, educar o usuário, principalmente nos primeiros usos, é muito importante, com certeza reduziria muito mais acidentes do que obrigar o uso do capacete.

O segundo ponto é a questão da infraestrutura. Não só a expansão da infraestrutura, esse dado é gritante, 500 quilômetros de ciclovias e ciclorotas contra 34 mil, não é? Dezessete mil, perdão, são 34 vezes. Então, investir não só na expansão, mas também na conservação da infraestrutura cicloviária na cidade de São Paulo é muito importante e com certeza muito mais eficiente para prevenir acidentes.

Reduzir a velocidade de todos os modais de micromobilidade, não só carros, vamos reduzir também a velocidade máxima em patinetes, bicicletas. Temos um compromisso com isso. A Grow está revisando todos os seus equipamentos e até o final do mês todos eles estarão com a velocidade máxima acertada em 20 km/h, independente do peso do condutor e do relevo onde está trafegando. Então, não adianta pegar uma ladeira nos Jardins que ele não vai passar dessa velocidade.

Incentivar o uso do capacete é muito mais eficiente. Nós já fizemos uma distribuição de três mil capacetes. Temos mais 20 mil para distribuir nos próximos meses. O capacete é um equipamento de uso individual, pessoal, muito mais eficiente o usuário ter o seu próprio capacete do que ele procurar um capacete que vai ficar solto no patinete. Muitas vezes

ele vai acabar sumindo ou sendo depredado, já foi usado por cinco, seis pessoas durante o dia, então, tem uma questão de higiene. Então, pensar um pouquinho mais, grandes problemas exigem soluções um pouco mais complexas do que o achismo e a velocidade da necessidade de apresentar uma regulamentação. Sempre a imprensa tem nos perguntado bastante nos últimos dias: “você foram muito rápidos, você foram muito acelerados, você atropelaram as coisas?” A gente costuma responder que a demanda é que é muito rápida. A demanda é que atropela a necessidade. Todos os operadores estão aqui de prova, o grande desafio das empresas é produzir mais bicicletas e patinetes para colocar à disposição da demanda reprimida que existe no Brasil como um todo. Pode voltar no outro, por favor? Isso sim é que é rápido e urgente.

Vale lembrar também que algumas experiências internacionais de regulação, os mercados um pouco mais maduros como o Santa Mônica, Lisboa, vai para Alemanha expedir uma legislação federal essa semana, todos eles voltaram atrás na questão da obrigação do capacete, porque ficou comprovado pela própria operação que a educação do usuário, a informação, principalmente aos novos usuários, é muito mais eficiente do que simplesmente e punir e multar quem não usa capacete.

Agora pode passar, obrigado. E o segundo ponto que eu queria chamar a atenção é a questão das multas. Então, substituir a multa pecuniária por mais orientação e suspensão do usuário a gente entende que é muito mais eficiente. A analogia pode ser um pouco ruim, mas vou me arriscar em fazer uma analogia com o carro. Qual é o maior temor do usuário de carro hoje? É tomar uma multa ou ter a sua carteira cassada? Eu acho que a carteira cassada coloca muito mais medo do que a multa, apesar da multa também doer muito no bolso. Passando isso para o patinete, para os modais de micromobilidade, o que é pior: tomar uma multa ou ser proibido de usar aquele modal que resolveu sua vida, que melhorou sua qualidade de vida, que te reconectou com a cidade e não te trancou dentro de um carro com uma pessoa que você não conhece, gastando combustível, 95% do combustível para locomover o próprio carro? Então, substituir as multas pecuniárias por obrigações, por advertências, primeiro, cursos de

reciclagem e até, em casos de reincidência, bloqueios temporários e, no final, o banimento do uso do modal é muito mais eficiente do que simplesmente multar.

Por último, para reflexão, valores da Grow: pedestre é sempre prioridade, pirâmide inversa da mobilidade, aceita em todo o mundo e a gente assina embaixo. Não se muda uma cultura em 15 dias, não adianta vir sem discussão - parabéns, mais uma vez, por este evento – e achar que tudo vai mudar com uma regulamentação que entraria em vigor 15 dias depois. Como eu falei, rápida é a demanda, não são as empresas. Empresas também são rápidas, mas elas atendem só a demanda que existe, que ainda existe muito.

E a multa, além de ineficaz, coloca em risco a oferta de micromobilidade, não só de patinetes, como de outros modais nas cidades. Fazendo uma conta bem simples, hoje nós temos 1,5 milhão de usuários na nossa plataforma. Se cada um deles cometer uma infração, uma infração simples, a infração mais simples da proposta da prefeitura tem uma multa de 100 reais, eu estou falando de 150 milhões de reais de multa. Isso com certeza inviabiliza a micromobilidade na cidade de São Paulo, e os operadores vão acabar buscando outros locais para operar.

São Paulo sendo a maior cidade do País, a cidade mais influente, tem oportunidade de liderar o avanço da micromobilidade em todo o País. Iniciativas como esta, projetos de lei como esse, que ouviram todos os envolvidos, a sociedade civil organizada, pedestres, operadores, e que continua ouvindo, por meio de audiências públicas, contribuições é do que a gente precisa hoje; mais diálogo, mais democracia, mais processo legislativo eficiente e menos decisões atabalhoadas, rápidas, como tem acontecido.

Obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Muito bem. Quero agradecer ao João.

Edu tem a palavra, e já se prepare, Leonardo Gentile, do CTB.

**O SR. EDUARDO MERHEJE JUNIOR** – Boa noite. Parabéns, Vereador, pelo trabalho que está sendo feito.

Gostaria de dizer que esse sistema de planejamento por conflito traz para a gente,

talvez, uma expectativa maior. Eu não sei se o CET adota isso como metodologia para realmente trazer a discussão à tona. Espero que seja isso e não uma relação de conflito realmente.

Agora, calçada, no Brasil, em São Paulo, existem muitas que estão subutilizadas, mas nem pedestre passa ou tem condições de passar. Não precisa ir longe, é só pegar o parque Ibirapuera. Quantos acessos existem ao Parque Ibirapuera por ciclomobilidade? Tirando a Inhambu, a única que chega ali, que era a Hélio Pelegrino, que virou Inhambu...

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. EDUARDO MERHEJE JUNIOR** – Era Inhambu e virou Hélio Pelegrino? Mas agora voltou a ser Inhambu, então, porque na primeira quadra ali ela continua sendo Inhambu.

Uma criança, por exemplo, na frente do MAC, Museu de Arte Contemporânea, no acesso do triângulo do Ibirapuera referente a Pedro Álvares Cabral, você vai ver que fica ali... Na segunda-feira o Museu fecha. Ali fica uma calçada, num ponto de ônibus, você tem acho que 60 ou 70 centímetros para passar, os ônibus passando ao lado dos pedestres a 20 centímetros do braço, crianças precisam ser puxadas ali para não entrarem no sistema viário.

Pergunto: como vou passar ali de bicicleta ou de patinete. Será que na nossa realidade dá para fazer uma lei com esse conteúdo para a nossa realidade de calçada. Até que idade pode uma criança andar de patinete na calçada. Quais são as prioridades no sistema ciclo que realmente, bem falado, não é micromobilidade, é macromobilidade, porque traz o convívio e compartilhamento.

Lembro que o Código de Trânsito diz: o maior protege o menor. Então ao lado de um pedestre quem poderia estar? Um patinete. A continuar nesse sistema vejo que chegará a hora em que o cara que vai vir com a ideia seguinte: o pedestre vai usar um colete onde tem luzinha branca na frente, luzinha vermelha aqui atrás, para entrar à direita vai ter uma setinha no braço e para entrar à esquerda também outra setinha. Essa é a regra?

Agora vamos falar da infraestrutura como engenheiro. A prioridade é o *Traffic calming*, a segurança. Foi bem colocado isso, mas vejo que nos mapas que estão sendo

fornecidos do sistema cicloviário, esses 153 quilômetros de novas ciclovias, ciclo patinete, nós vamos perder muito com isso. Isso que estou achando, mas o *Traffic calming* é importante porque não é só o trabalho que deve ser observado. Temos de observar o trabalho, o lazer, o esporte, a cultura e o turismo.

Será que estamos observando, por exemplo, que de repente o Ibirapuera vai superlotar de patinete porque não tem acesso para outro local, nem ao Parque das Bicicletas que está a uma quadra. Então são dois pesos e duas medidas. Não há cabimento ter uma ciclovia que termina ali na Inhambu com a República do Líbano, e a uma quadra do Parque das Bicicletas não chega a atingir.

Além do mais, na Nhambiquaras existe uma ciclovia que não tem condições, não vejo ninguém andando. Vamos pela contramão ali pela Prof. Ascendino Reis. As conexões são muito importantes.

Também no Jabaquara, ali na Bandeirantes vemos pessoas ocupando os grandes jardins do sistema viário que precisam ser ocupados, porque quem está ocupando não está ocupando de uma forma correta num espaço correto. Então o sistema de transporte sustentável vai ajudar a Cidade a sobreviver. E isso tem de por na pauta.

É isso. *Traffic calming*, conexões, multimodalidade, o gabarito, distância, topografia. Tem de ser avaliada a topografia e a descrição das extremidades daquilo que será feito.

Muito obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Muito obrigado, Edu. O Leonardo permitiu que façamos uma troca, como estamos com a verdadeira micromobilidade aqui na Mesa, a Aline Cavalcante vai fazer uso da palavra agora, porque a gente tem o risco da micromobilidade ocupar a Mesa inteira em alguns instantes. (Risos.)

Então para que ele tenha o espaço adequado para brincar ou descansar o resto da noite, a Aline fala agora.

**A SRA. ALINE CAVALCANTE** - Obrigada. Pessoal, boa noite. Quero parabenizar o Police pela iniciativa muito importante de debate. Quero falar rapidamente que grande parte

dessa discussão se coloca nesse estágio que está agora, enchendo esse auditório e em todas as mídias, após um atropelamento de uma pessoa com patinete, às 06h, na faixa de pedestres.

A gente está falando de uma situação em que uma pessoa, usando patinete, atropelada saindo da calçada, atravessando uma rua, na faixa de pedestres por um carro. Esse carro fugiu, o motorista foge e a imprensa bombardeia de imagens essa cena com o patinete esfaqueado no chão. Ninguém fala do motorista que fugiu, ninguém pergunta por que ele fugiu, nem vai atrás para saber por que esse cara tem esse tipo de comportamento e não é punido. A culpa é do patinete, porque o patinete existe.

A gente precisa falar o debate que precisa ser falado, o debate real. Quem mata nesta cidade são os motoristas de carro e os de ônibus também. O ônibus é responsável por ¼ das mortes de pedestres e 1/5 das mortes de ciclistas. A gente tem uma frota de ônibus que presta serviço para a Prefeitura que não se consegue sequer garantir a segurança dos usuários da via, através desse serviço prestado pela Prefeitura.

Eu entendo que a regulamentação dos 90 dias tenha vindo aí quase midiaticamente para dar uma resposta para a população, mas vamos lembrar que a situação colocada naquele contexto foi de um abuso e desrespeito de um motorista em cima de uma pessoa, que podia ser alguém a pé, de bicicleta ou de patinete.

Quero lembrar que para a gente falar de política pública, nós temos de falar de dados. É muito importante que essa regulamentação traga a necessidade do compartilhamento dos dados publicamente das empresas. (Palmas.) É fundamental. A gente, na sociedade civil, precisa desses dados das operadoras e eles têm de ser públicos para isso.

A CET lançou um portal no início do ano, chamado Vida Segura, que estava com a proposta de, a cada três meses, levantar o relatório das ocorrências. A gente não tem esse relatório ainda, a gente está em maio e não tem o relatório das ocorrências de mortos e feridos no trânsito de São Paulo. Eu escuto pelos bastidores que a tendência é aumentar. Isso é muito grave.

É inadmissível a gente falar hoje sobre micromobilidade com o número de

motociclistas e pedestres disparando e a solução, no Maio Amarelo e das campanhas, é tirar motociclista da... sabe! É um nível de... Gente, precisa falar a verdade. A verdade é que a gente precisa punir os motoristas, precisa mudar a engenharia desse tráfego, mudar o desenho urbano para garantir segurança viária para as pessoas e reduzir as velocidades dos motoristas. (Palmas.)

Por último, porque não vou me estender mesmo, eu queria estar num debate... Eu acompanho audiência pública sobre bicicleta há muitos anos. Eu queria estar num debate que a gente estivesse falando em duplicação de ciclovias. A Faria Lima é um caso que foi a 300% de aumento do uso de bicicleta para mais. Infraestrutura gera demanda e garante segurança.

Eu queria estar aqui falando sobre duplicação de ciclovias. (Palmas.) Vamos duplicar a ciclovia da Faria Lima e a da Paulista, qualificar, conectar. Não queria estar aqui falando que o patinete não é inimigo. Há 11 empresas cadastradas para entrar em São Paulo, isso vai virar um caos se a gente não prestar atenção. Não tem volta, não adianta ficar: “Vamos proibir.” Não tem volta.

Por último, saiu na mídia hoje, está bombando, o caso de Nova York. Está havendo uma discussão de um projeto de lei para multar o pedestre que usa celular atravessando a rua. Só que ninguém fala na imprensa do esforço absurdo governamental de as velocidades máximas na cidade é de 30 ou 20 quilômetros, por hora, ninguém fala do esforço governamental de fiscalizar os motoristas infratores.

Então depois que você tem distribuição de responsabilidades, você coloca o motorista como causador da violência no trânsito, e aí você vai tratar dos comportamentos, o pedestre que usa celular, o ciclista que entra na contramão, como disse a Renata Falzoni. Não é o inverso, não se pune primeiro quem já é vítima.

Finalizando mesmo, queria pedir a ajuda do Vereador, da população, estou vendo que a Imprensa também está aqui. Neste momento - falei várias vezes e a Renata Falzoni falou na CBN - estamos prestes a conceder por 15 anos o estacionamento rotativo de São Paulo, a Zona Azul, por 15 anos ela será gerida por uma empresa. Hoje é uma política pública da

Prefeitura gerida pela CET, garante 10% dos recursos da CET. E isso será passado à iniciativa privada, ou seja, um serviço superavitário, que dá lucro pra Prefeitura, vai ser dado de mão-beijada para a iniciativa privada explorar, ganhar dinheiro com estacionamento em São Paulo. Estamos falando de estacionamento, e a discussão não é essa, não é usar o espaço dos carros parados? (Palmas) Hoje era a data limite para a Prefeitura se manifestar em relação ao TCM, não sei se a Prefeitura se manifestou. Estamos prestes a abrir os envelopes. Essa é a discussão prioritária, e não o capacete para quem anda de patinete. A discussão prioritária é: qual espaço nós vamos tirar para colocar a micromobilidade?

Obrigada! (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Isso mesmo: qual o espaço que vamos resgatar? Leonardo Gentile, com a palavra.

**O SR. LEONARDO GENTILE** – Boa noite. Sou da CTB. Pelo andamento da audiência está havendo convergência de alguns pontos.

Antes, queria parabenizar a Prefeitura que teve um processo participativo muito legal com os *workshops* quanto ao plano cicloviário. Na quinta-feira vai ter a primeira audiência. É importante a presença de todo mundo pra gente reforçar a luta por mais ciclovias.

Agora, esse decreto não combina com o processo participativo que ocorreu, ele veio a toque de caixa em resposta a algo muito midiático, ignorando toda a conversa que estava acontecendo antes disso.

Em relação às calçadas, queria inverter a lógica do que foi apresentado. Temos hoje 17 mil quilômetros de vias para, mais ou menos, 500 quilômetros de ciclovias. Lógico, o pedestre tem pouco espaço na Cidade, pouco espaço de qualidade. Mas esses 500 quilômetros não fornecem estrutura robusta de mobilidade. Se você obrigar um usuário de patinete, que é um veículo mais frágil, a ir para a rua, não usar a calçada, vai obrigar esse veículo frágil a ir para um trânsito violento enquanto podia estar obtendo refúgio na calçada. Agora, a discussão da proibição do patinete na calçada exime o poder público de melhorar a infraestrutura da calçada! (Palmas) Se você chega num ponto em que o patinete está

competindo com o patinete na calçada é porque a calçada precisa ser aumentada, uma infraestrutura ciclovária precisa ser criada. Se formos para o caminho da proibição, o holofote que está hoje apontado para a calçada, que foi negligenciada por tantos anos, vai sumir e a calçada continuará sendo esquecida.

Em relação ao capacete, pra mim, só serve para não pegar galho na cabeça quando há árvore mal podada. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – O Leonardo traz uma questão fundamental: o quanto a política pública não deve levar qualquer usuário a um novo risco. Temos de estar muito cientes de que neste debate temos de colher um conjunto gigantesco de informações justamente para não levarmos o usuário a um novo risco.

Então vou chamar o Sr. Eduardo Teodoro, usuário de monociclo, para fazer o uso da palavra.

**O SR. EDUARDO TEODORO** – Boa noite. Sou morador de Moema. Parabéns, Vereador, que circula por lá. Estou aqui com o Sr. Márcio, que é proprietário da Eletricz, que está trazendo os monociclos para a Cidade. É mais fácil de andar neles do que parece.

Este debate é muito positivo, porque hoje não temos estrutura para andar com modais. Nós, que moramos na zona Sul, ainda temos a Av. Faria Lima, Av. Paulista, onde tem tudo, mas não temos estrutura para andar com os modais, e cada vez mais os modais aumentarão. Eu já não tenho carro há anos, e o monociclo veio para ficar, não tem como.

Esse dado de se andar menos do que 2 km com o carro quer dizer que, cara vez mais, o espaço dos carros terá de ser compartilhado; e são iniciativas como essas que fazem com que paremos para pensar.

Multar por falta de capacete. Eu não uso. Usei no início, até caí algumas vezes, mas depois comecei a andar mais devagar; e caí por conta dos buracos da via. Mas acho que o Poder Público deve muito mais garantir que as vias estejam preparadas, do que punir o usuário de monociclos. Empresa como a Yellow, e todas essas que abordam o custo que é para importar, porque esses veículos não podem vir por avião por causa da bateria, etc, devem

ser incentivadas pelo Poder Público, não punidas.

Então, esse é o caminho, todos têm de utilizar mais veículos elétricos, pois a eletricidade é o caminho. Temos de acabar com o combustível fóssil e fazer uma faixa de carro virar da bicicleta e dos elétricos.

Muito obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Tem a palavra o Sr. Christopher.

**O SR. CHRISTOPHER** – Queria chamar atenção para uma coisa que está todo mundo falando. O que trouxe essa demanda foram as empresas de patinete, bicicletas elétricas compartilhadas. Mas a gente está falando de uma fração da Cidade que corresponde à Av. Paulista e o eixo da av. Faria Lima. Estamos todos basicamente focados nessa região e esquecendo todo o resto da Cidade. Não tem, por exemplo, nenhum tipo de bicicleta compartilhada ou patinete na zona Leste, um dos lugares que concentram a maior população de São Paulo. Aliás, há estudos de que a população da zona Leste que se desloca para o centro da Cidade é correspondente à população do Uruguai.

O que motiva a pessoa, muitas vezes, a usar essa micromobilidade? A estrutura, a segurança, etc. Na zona Leste, as pessoas não se sentem seguras, por isso elas continuam investindo no carro. Então, acredito que a gente deveria olhar para essas zonas, expandir esse novo modal para lá e criar estrutura para isso.

Em relação ao decreto elaborado pelo Sr. Prefeito; como Advogado, eu vejo o seguinte: é uma legislação feita para atender a mídia. Porque já existe legislação que permitem um patinete andando na calçada. Já existem leis que dizem sobre a solidariedade civil dele, tem a solidariedade civil da própria empresa que, a partir do momento em que ela cede o patinete para o usuário, ela é solidária para os danos que esse usuário causar para terceiros, então não haveria uma necessidade disso. O cidadão anda de patinete sem capacete, você o culpa e cria uma lei para impedir que ele faça isso, e o monstro sagrado de metal, que é o carro, continua livre, impune, sem nenhum tipo de fiscalização.

Fiz até uma piada, na páscoa, comparando um pedaço de barra de metal com um

veículo, e meu amigo Lucian falou o seguinte: “Realmente tem uma diferença, o chocolate em barra é mais barato que o ovo de chocolate”. Então fiz a piada: “A barra de ferro é mais barata do que o carro. Por que você não compra a barra de ferro?” Ele respondeu: “Mas tem uma diferença bem grande. Se você matar alguém com barra de ferro, a chance de ser preso é bem mais alta do que se matar alguém com o carro”. É isso que a gente tem de observar.

Em relação ao capacete, é um dos incentivos, como já foi falado. Eu diria para fiscalizar isso, em vez de fazer a pessoa abandonar os patinetes. A questão das calçadas é um ato de negligência constante do Poder Público. As pessoas vão para a calçada, de bicicleta, com o patinete, por estado de necessidade, diante de um trânsito caótico, extremamente agressivo, então ela pula para a calçada por extrema necessidade. E ali, são como um naufrago disputando aquele pedacinho de madeira que está boiando num mar de carros, que está ali para matá-los.

Então, temos de olhar por outro lado: tirar o espaço do carro para colocar mais espaço para patinete, para bicicleta, para pedestre, para a gente poder chegar a algum lugar, senão simplesmente o trânsito vai se travar em carros e vamos morrer nisso.

Obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Tem a palavra o Sr. Alê.

**O SR. ALÊ** – Boa noite. Parabéns pela iniciativa, nobre Vereador Police. Vou falar de alguns temas que já foram mencionados, mas é importante a gente reforçar. Primeiro, espero que o PL possa contemplar, de alguma forma, o encalmamento do tráfego, porque se o carro andar mais devagar, como já falaram, diminui muito as chances de acontecerem acidentes.

A Cidade a pé, como uma associação para pedestres, não tem nada contra a micromobilidade de patinete, nem vai dizer: “Vamos jogá-los na rua para morrer”, não dá para falar que vai proibir, porque não tem muito sentido, já que a gente quer diminuir o número de mortes.

Agora é importante lembrar de que um cadeirante, um idoso, anda entre 3 e 5 km/h,

então é um problema até a velocidade de 6 km/h. Isso precisa ser discutido e contemplado no PL.

Vou reforçar o que já se falou do Idec sobre uma cobrança que não estimule a velocidade, seja por plano, por quilômetro, enfim. Não acho que o PL deva ser taxativo em como cobrar, mas ele deveria ser taxativo em desestimular a cobrança que estimule a velocidade.

Outra coisa, vamos fazer estacionamento para bicicletas e patinetes em vagas de carro, porque a rua está cheia de vagas para carros e não faz sentido ocupar o espaço onde o pedestre anda com o patinete atravancando. Isso tem de ser mudado.

A Prefeitura também tem que determinar que essa parada dos patinetes seja em calçadas compatíveis. Não sei se isso é possível num PL, mas está na hora de alargar as calçadas.

Também vou reforçar novamente a abertura de dados, porque uma boa cidade é aquela cheia de informação, que possa gerenciar os conflitos de forma democrática. E reforçando, participem do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte, das câmaras temáticas de bicicleta, das câmaras temáticas de andar a pé, e outras; porque democracia é debater, é confrontar, não ter medo do confronto, para chegar a uma solução democrática.

Obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Muito bem. Obrigado, Alê. Com a palavra Luiz Eduardo, prepara Marcelo Loureiro, enquanto o Luiz Eduardo, da Novi Consultoria usa a palavra.

**O SR. LUIZ EDUARDO RIELLI** – Boa noite a todos e a todas. Meu nome é Luiz Rielli, sou da Novi Consultoria, não sou do setor, sou Economista, mas tive a felicidade de ser contratado pela agência alemã, do Governo Alemão, a G&Z, para conduzir um estudo sobre os impactos sociais e ambientais do sistema de compartilhamento de bicicletas e patinetes elétricos no mercado brasileiro.

E não é surpresa para vocês que são do setor, não encontramos dados, logo

tivemos de buscar dados secundários. Dados primários, esquece. Mesmo tendo um ótimo relacionamento, contato com os operadores que estão aqui, enfim, tivemos de buscar dados secundários, principalmente de fora do país.

Então quero aproveitar este espaço apenas para compartilhar três breves insights desses três estudos que foram realizados. Apresentamos hoje de manhã no Congresso Frotas Conectadas, e vou trazer aqui só três insights e oferecer para vocês o site que tem esses três relatórios. São relatórios públicos que foram criados para a sociedade civil, para os operadores e para os formadores de política pública.

O papo então é socioambiental, como foi dito aqui fizemos uma política comparada. Pegamos três países, Alemanha, especificamente Berlim; França, Paris e Estados Unidos, Califórnia. Interessante, na Alemanha, a abordagem toda da legislação nacional, como foi citada, é de reduzir o comando e controle, aumentar os incentivos. Berlim possui uma agência de mobilidade elétrica, e ali para quem é formador de política pública, tem uma lista enorme de soluções superincríveis para aplicar na micromobilidade. A questão do incentivo é a principal. Existem vouchers, bônus, uma coisa super-rica e que está descrita nos relatórios. Paris também segue a linha dos incentivos e a Califórnia que foi e voltou no comando e controle.

Segundo relatório nosso olha para os aspectos socioambientais, como o Vereador estava falando, temos de evitar o efeito China, porque a parte de adesão vai ser exponencial. Os próprios operadores falam que a massificação vai ocorrer em dois, três anos. Então o gráfico de adesão é quase reto e isso traz o pós-uso, o que fazer com os equipamentos no fim da vida útil.

Hoje os equipamentos que são usados na cidade de São Paulo não foram feitos para a micromobilidade, mas para o lazer. Então um equipamento de lazer sendo usado numa cidade de intenso uso, clima tropical, nas palavras dos próprios operadores, tende a ser descartável. Como vou olhar para a sustentabilidade ambiental e social com um equipamento descartável. Aqui estou repetindo palavras de um operador. É impossível ser sustentável.

Então o nosso estudo trouxe a abordagem de quatro eixos, a questão da saúde

humana, obviamente entram acidentes. Sugiro que vocês deem uma olhada num *paper* que saiu da Califórnia. É o único *paper* científico que olha os impactos da saúde humana dos patinetes elétricos, até porque em outros mercados é tão novo que ainda não existe base histórica e série histórica suficiente para ter dados estatisticamente válidos. Esse da Califórnia mostra a incidência de acidentes e o tipo de efeitos que esses acidentes decorrem. Então sugiro fortemente que vocês tenham acesso a esse *paper*.

Segundo item do relatório nosso é a questão do clima que geralmente também é indicado pelos próprios operadores. Quanto que isso evita de emissões de gás efeito estufa, quantas árvores, enfim, é interessante, mas para a sustentabilidade do modelo em si talvez precise alargar esse entendimento.

Terceiro item, olhamos equilíbrio ecossistêmico e quarto, uso de recursos naturais. Quando falamos de equilíbrio ecossistêmico estamos olhando principalmente o pós-uso e descarte das baterias de lítio. Hoje é pouco falado esse assunto, mas quando tivermos o efeito China, o que vai acontecer com as baterias de lítio no pós-uso. Estamos falando em um, dois anos de uso dos equipamentos.

Então Vereador, como você falou, é importante talvez alguns parâmetros para problemas que outras cidades já enfrentaram não ocorram na nossa Cidade também.

Por fim, foram apresentadas 19 recomendações olhando para como endereçar essas questões socioambientais. Muitas dessas recomendações envolvem diversos níveis, desde o usuário, os operadores, a política pública, mas muito pode ser feito de maneira colaborativa, pré-competitiva. Então recomendo também que nesse momento de formulação da política pública se inspirem nas recomendações para que possamos aproveitar esse momento único que é definir os parâmetros.

De novo, os três relatórios são públicos. Foram feitos para serem públicos. Estão no site da agência alemã, [promobe.com.br](http://promobe.com.br), ou no site da consultoria que represento, [viconsult.com.br/conhecimento](http://viconsult.com.br/conhecimento).

Muito obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Nós que agradecemos. Peço ao Luiz Eduardo que acompanhe tanto o processo de debate na Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, que tem um endereçamento muito objetivo, a constitucionalidade, legalidade e a questão regimental.

Mas temos um debate que acontece nas comissões de mérito, e aí sem dúvida nenhuma muito do que já foi estudado e ainda pode ser trazido, seja de dados, seja de números ou informação, vai preencher lacunas que até agora não estão preenchidas. E, portanto, o risco de um desajuste ou erro é muito menor e agradecemos muito não só por ter vindo, mas como ter oferecido a todos o estudo que realizaram. Muito obrigado.

Com a palavra Marcelo Loureiro e depois prepara Arlindo Amaro.

**O SR. MARCELO LOUREIRO** – Obrigado, Vereador Police, não estava inscrito, mas achei que valia a pena falar para trazer uma informação para todos. Ouvi falando sobre o fato das mobilidades estarem concentradas na Faria Lima e Paulista.

Essa foi uma preocupação nossa desde o início, expandir a mobilidade para outras regiões. Só que não adianta chegar como se chega a Faria Lima, é outra população, outro jeito e cultura. Hoje estive no Capão Redondo de manhã e amanhã é o nosso primeiro dia oficial de operação de uma estação de bicicleta. Primeiro dia de operação de uma empresa de bicicleta compartilhada sem estação numa região periférica.

Capão Redondo e Jardim São Luís vão ter a primeira *geofencing* fechada naquela região e colocamos patrocinadores locais de graça, para dar empoderamento às pessoas naquela região. Contratamos 30 pessoas da região, montamos uma oficina mecânica lá, nos engajamos com a comunidade e estamos há três meses conversando com a comunidade para entender como eles querem que o projeto seja feito. Não é simplesmente chegar à comunidade e jogar 200 bicicletas lá que vamos resolver o problema. Primeiro temos de entender se eles querem aquilo lá e como vamos fazer para aquilo funcionar. Tem um preço, uma estratégia comunitária por trás.

Então o nosso foco é que esse seja um exemplo que possamos dar para empresas

de como levar mobilidade ou outros serviços para as periferias. Isso nós temos feito, é um compromisso da nossa empresa, de todos os funcionários. É uma empresa que hoje está no olho do furacão com relação à micromobilidade, mas que inclui não só levando mobilidade para a periferia, mas inclui também na nossa força de trabalho.

Sempre entendemos que para operar micromobilidade num país como o Brasil, onde os microveículos vão ficar na rua expostos, ou você inclui as pessoas que transitam na rua e todos os atores da rua, ou você não vai conseguir operar. Então trazemos para a nossa força de trabalho egressos do sistema penitenciário, todas as pessoas de periferia realmente que precisam de trabalho, que estão desempregadas, essas pessoas trabalham na nossa equipe.

Mas entendemos que isso não era suficiente. Tínhamos que capacitá-las para o mercado de trabalho. Temos uma capacidade de ser gerador do primeiro emprego, para o cara pegar o patinete, colocar no caminhão, quando o patinete está trabalhando na calçada recebemos reclamação, nossos fiscais fotografam e retiramos. Essa mão de obra é absorvida, só que a preparamos para sair da nossa empresa, para que possamos absorver mais gente.

Então vejo isso como muito além da mobilidade urbana. Para mim isso que estamos falando aqui é mobilidade humana. Tudo o que foi falado de calçada, espaço do automóvel, não preciso repetir, mas acho que falta falar de inclusão de pessoas. E esse é um compromisso que assumimos desde o primeiro dia em que começamos a operar.

Muito obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Muito bem, Marcelo. Arlindo Amaro, da Associação de Moradores do Ipiranga. Peço para preparar o Márcio Canzian, da Comunidade dos Monociclistas.

**O SR. ARLINDO AMARO** - Boa noite a todos, sou Arlindo Amaro, da região do Ipiranga, meus parabéns ao Vereador pela iniciativa de fazer a mobilidade acontecer na cidade de São Paulo.

Participo do Cades Ipiranga, sou um pedaleiro da Cidade. Faço parte do CNTT, fui

eleito na época. O que me deixa preocupado nessa situação é estrutura da Cidade. Até o colega, o Cris, falou agora recente, da questão dessa mobilidade nas bordas da Cidade. São Paulo tem mil e quinhentos quilômetros quadrados, 33 mil quilômetros de calçadas, 1.534 quilômetros de calçada impossível de andar. Os idosos, cadeirantes, até as pessoas com menos idade, com certeza, tem dificuldade de andar.

Temos os corredores de ônibus, o trânsito em si, são 9 milhões de carros na cidade de São Paulo e acho que precisa fazer um desenho urbano mais qualificado para que possamos fazer mais uma implementação de um meio de circulação na cidade de São Paulo. Penso que reduzir a velocidade da Cidade sem pensar em melhorar o sistema de transporte coletivo seria inviável.

Moro lá no Capão Redondo e lá na Cidade Tiradentes. Pego a Radial Leste de ponta a ponta. Vou lá para o M'Boi Mirim. É difícil vir para cá quando não há sequer uma infraestrutura de ônibus. Então tem de se refazer o desenho da cidade de São Paulo para podermos trabalhar de uma forma adequada.

Temos o plano diretor da Cidade e nada foi implementado. Temos os planos de bairro e nenhum dos prefeitos regionais conseguiu fazer essas implementações. É um caso muito sério para a cidade de São Paulo, porque não existe um conjunto, o uso do capacete, por exemplo, cada um faz o que acha melhor. Vou pegar o meu barco, vou para o alto mar e não vou levar a minha boia salva vidas. Se de repente o barco tombar eu sei nadar. Não é bem por aí. Acho que cabe a cada um pensar um pouco o que é bom para si, uma luva, um capacete, enfim.

Muito obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Obrigado. Márcio Canzian.

**O SR. MÁRCIO CANZIAN** – Meu nome é Márcio Canzian, sou fundador da Eletricz, talvez sejamos hoje o maior *player* ligado ao monociclo elétrico aqui no Brasil. Nossa comunidade é pequena ainda, talvez, em São Paulo, sejamos cerca de 500 monociclistas, não mais que isso.

Quero fazer três considerações, uma delas em relação ao que se tem discutido da diferença entre o compartilhado e o privado. Temos muita coisa em cima do compartilhado e estamos esquecendo o privado. Lá também vendo, por exemplo, o patinete e o que recebo de gente querendo comprar o patinete porque agora está preocupada com a legislação não é brincadeira, porque não querem estar sujeitas a essa multa.

Então quem tem poder vai lá e compra, resolve o problema. E vai continuar andando por aí. Há que se pensar em alguma política pública que inclua todo mundo, não adianta só multar a empresa. Tem de pensar uma maneira de que todo mundo siga essa regra. Isso é extremamente importante, não dá para deixar de lado mais os particulares. Nós devemos ter muito mais particulares hoje na rua do que compartilhado.

Tivemos um aumento de 200 ou 300%, mais ou menos, nos últimos meses por causa da demanda que está havendo do compartilhado e que as pessoas experimentam e vão comprar. Então a Yellow e a Grin estão me ajudando – obrigado pessoal -, porque vocês estão fazendo o meu negócio prosperar.

Então há que se pensar nisso e fazemos um esforço enorme lá para educar as pessoas. Hoje, na Eletricz, nós temos uma pista de treinamento, então a pessoa só adquire um desses equipamentos depois de treinar como é que anda, a maneira correta de operar aquele equipamento. Não é com o pé do lado no patinete, é um para frente, outro para trás; não coloca uma criança na frente; como pega velocidade; como acelera, então tudo isso é um esforço.

Estamos fazendo lá porque vendemos o equipamento e acho que é uma inspiração também para as empresas do compartilhado, para começarem a pensar num formato em que também passem a educar esses usuários. Vemos muita gente pegando sem nenhuma experiência esse equipamento e saindo por aí causando também algum acidente. E a culpa não é só do carro, tem culpa do condutor. Acho que precisamos fazer a mea culpa aqui.

Agora, para falar do carro, e a Renata bem colocou com relação ao uso das ruas, no entanto, acho que temos ainda uma longa distância para chegar lá. Não sei quando será

possível criar essa ciclorrotas, esse compartilhamento e tal. E ficamos realmente confinados à calçada. Jogar o monociclista ou o patineteiro para a rua que tem 40 quilômetros por hora, vou citar o exemplo da Rebouças. A Rebouças tem uma calçada extremamente generosa com o fluxo de pedestres baixíssimo, talvez só no horário do almoço. E estão me mandando jogar e pilotar na Gabriel Monteiro da Silva, que está cheia de carros que ainda vindo a 40 por hora, mas é suficiente para me atropelar. Ou estão mandando ir para a ciclofaixa da Arthur de Azevedo, que é extremamente perigosa porque os motoristas não respeitam, entram à direita com tudo. Está no meio de um monte de entroncamento de quadras, ali em Pinheiros.

Então não sobra muita alternativa. Ficamos reféns um pouco desse sistema urbano que existe e precisamos eventualmente fugir para a calçada. Talvez uma ideia seria pensar em que tipo de calçadas poderiam ser liberadas, as das grandes avenidas em que não há muito movimento. Por exemplo, a Av. Brasil, quantos pedestres andam na calçada da Av. Brasil? Será que não podemos usar essa calçada, pelo menos aonde não há muita circulação.

E os horários, quais horários? De madrugada não posso usar a calçada da Rebouças? Não tem uma alma viva lá. Aonde podemos flexibilizar essa questão do uso das calçadas? Acho isso extremamente importante, uma maneira de rever um pouco essa temática aí.

E por fim, só queria falar de um tópico com relação ao monociclo elétrico. Temos uma característica um pouco diferente dos outros modais elétricos, porque precisamos obrigatoriamente passar por esse treinamento que falei lá. Ninguém sai em cima dessa rodinha que está aqui embaixo andando de primeira. Você precisa passar por algumas horas, alguns dias e algumas tentativas para conseguir se equilibrar em cima dele. Então é extremamente importante diferenciar um pouco o condutor desse modal.

Além disso, o sistema tecnológico empregado nesse equipamento é muito diferente porque não tem acelerador. É o sistema autopropelido que você impulsiona, acelera e desacelera com o peso do corpo. Isso já coloca o monociclista numa escala de vulnerabilidade que só perde para o pedestre. Quando estamos na rua, na calçada, até uma bicicleta derruba

um monociclista.

Então venho aqui defender um pouco a comunidade no sentido de que somos tão vulneráveis quanto quase um pedestre. Controlamos essa velocidade em função dessa questão do corpo, não tem acelerador. Portanto, o tempo de reação é muito menor do que seria de patinete. E temos visto aí um movimento de crescimento por esse modal, por ser um equipamento que me faz chegar daqui até Itaquera numa toada só. Ele quebra um pouco o conceito do *force* e do *last mile*. É o trajeto inteiro. O meu equipamento aqui tem 140 quilômetros de autonomia. Então consigo ir e voltar quase que para outra cidade. Então, a gente começa a ficar muito exposto a todas as vias na cidade inteira, não só no ponto de “a” ao “b” que me conecta com o metrô, com outro modal, ele substitui o carro, de fato, por conta da autonomia, da potência e da superioridade que ele tem frente aos outros modais, que me permite subir ladeiras de até 35 graus e transpor obstáculos que são de calçadas, de buraco, de tudo. É um equipamento extremamente mais eficiente para tudo isso. Então, a gente não fica muito restrito a essas áreas que a gente tem discutido com relação ao patinetes.

É uma reflexão que eu gostaria de trazer aqui.

Obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Muito bem, já vou pedir para o Márcio compartilhar com a gente todos os estudos que ele tem porque isso vai ajudando a reflexão, seja na Comissão de Constituição e Justiça, seja nas outras Comissões. Estamos com os nossos últimos inscritos. E temos alguns convidados que a palavra está franqueada desde o convite que a gente fez.

Tem a palavra o Sr. Felipe Daud.

**O SR. FELIPE DAUD** – Boa noite, Vereador Police, muito obrigado pelo convite, pela audiência, boa noite a todos que falaram, toda equipe da Secretaria. Primeiro, é um enorme prazer estar aqui discutindo mobilidade e apresentando um pouco o que a Lime, que hoje é a maior operadora de patinete do mundo, vê como futuro da mobilidade, tanto para São Paulo, como no mundo no geral.

Quero dar um passo para trás, pegar a ideia de que está no projeto de lei do Police. O que é o que a cidade quer encarar, e como ela se vê no futuro, se ela vai se manter uma cidade voltada para o carro, ou se ela vai se abrir para outros modais. Tem uma questão que está cada vez ficando menos uma escolha nossa, e mais uma necessidade, que é: o mundo está esquentando e temos que dar uma solução para emissores de gases de efeito estufa.

A poluição é um fato. A gente estava em Bogotá há poucas semanas e eles estão no terceiro alerta ambiental de poluição do ar. E a solução, por incrível que pareça, também não era andar de bicicleta porque com a bicicleta você ingeria muitas partículas. Patinete num momento como esse é uma solução até melhor para crises ambientais.

A gente tem um problema de tráfego da cidade. As pessoas perdem muito tempo no trânsito e, por questão de aglomeração urbana, cada vez mais as cidades vão ser mais densas, vão ter mais gente, e, se não for dada uma solução, vão ter mais trânsito.

A gente tem um problema que se fala muito pouco, que a questão da saúde pública. A poluição causa efeitos e para o sistema de saúde pública: asma, doenças cardiorrespiratórias, era questão de Bogotá. Como é que a gente vai endereçar isso no futuro onde o mundo está ficando cada vez mais poluído?

A gente quer transformar a vida urbana com a mobilidade no mundo. A gente tem uma presença em cinco continentes, mais de 100 cidades e já fizemos mais de 50 milhões de viagens. Sabemos como operar patinete e sabemos que São Paulo tem um potencial imenso para esse modal. A pergunta que eu faço ao PL do Police eu faço todo mundo aqui: o que a gente espera do futuro? Uma cidade engarrafada, onde a gente vai transformar a nossa vida num trânsito, ou uma cidade onde as pessoas se locomovem com liberdade? Saem de casa, encontram um patinete, ele pode ser compartilhado, encontra com facilidade, deixa em outro ponto, desconecta no transporte público, pega um corredor, transporte de massa, um metrô. E aí chega ao seu deslocamento de maneira mais rápida efetiva e limpa.

Conexão e integração com outros sistemas de mobilidade. Para você poder calcular toda a sua rota, inclusive com patinete a gente tem uma integração com o Google

Maps muito fácil de trazer para cá. A poluição é impressionante, mas os mapas onde tem maior incidência de (ininteligível) de Oakland, nos EUA. É onde você tem maior concentração de tráfego, de carro.

Então, sim, as cidades precisam pensar em como reduzir o seu congestionamento.

A gente sabe por experiência e estudos internacionais que mais ou menos de 30 a 40% dos usuários de patinete deixaram de fazer uma viagem de carro para fazer uma viagem de patinete. Ou seja, a cada três viagens de patinete reduz uma de carro. Para cada cidade que a gente trabalha, a gente tem uma estimativa de que, no futuro, não agora, quando a gente tiver operando, não só na Faria Lima, na Paulista, mas na zona Leste, nas periferias, na Zona Sul. São Paulo é uma cidade para cem mil patinetes. É uma cidade que é um patinete para cada cem habitantes, operando em todos os lados. Com isso a gente consegue reduzir em 300 mil viagens de carros por dia. É um impacto na contaminação do ar muito forte. É um impacto na forma como as pessoas se locomovem pela cidade muito forte.

A gente compartilha dados. A vantagem dessas empresas de tecnologia que trabalham com transporte é que o patinete é uma internet das coisas. Está *on-line* o tempo todo. A gente sabe os deslocamentos. Esse é o mapa do Chile, por exemplo, onde a gente opera. E você tem aí os fluxos origem-destino, os arcos de origem e destino, onde tem a maior incidência de viagens. Com isso a cidade vai poder, com esses dados que a gente transfere para planejadores urbanos, projetar para onde expandir sua malha e, sim, fazer malha que vai ser usada cada vez mais de maneira intensa pelos usuários. E até saber onde é necessário expandir.

Por fim, a questão da segurança. A chave aqui da nossa discussão. Essas são algumas campanhas que a gente faz ao redor do mundo para conscientizar e educar o usuário a como dirigir um patinete, como conduzir, qual a maneira mais segura. Obviamente a gente recomenda o uso do capacete, no próprio patinete tem essa recomendação, e a gente quer que São Paulo adira ao modelo dos patinetes da melhor forma possível. Por isso, vimos contribuindo desde sempre com a Secretaria de Transportes na regulação e queremos estar

presente aqui ajudando a cidade a reduzir seu trânsito, sua poluição, e melhorar um pouco a vida das pessoas.

Era isso. Muito obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Muito bom. Obrigado, Felipe. Tem a palavra o Sr. Tiago Luz, do Nas Ruas SP. A última inscrita é a Juliana, da Tembici.

**O SR. TIAGO LUZ** – Boa noite a todos. Não tinha preparado nada para falar, mas algumas falas foram provocando e vai crescendo, inflamando, e algumas coisas a gente tem que comentar. Eu moro no bairro chamado Jardim Raposo Tavares. Estou a dois quilômetros de Osasco, a quatro quilômetros de Cotia e a dois quilômetros de Taboão da Serra. É muito curioso que a avenida principal do meu bairro, Avenida Engenheiro Antonio Eiras Garcia, em teoria é uma avenida de 30 quilômetros por hora. Não tem placa, você tem que saber pelo Waze. É uma avenida de 30 quilômetros por hora. Alguns anos atrás, não sei se foi tirado dos ônibus ou se quebrou, havia um dispositivo nos ônibus da cidade que apitavam se passasse de 60 quilômetros por hora. Parecia brincadeira, ele ia da Raposo Tavares até o João XXIII apitando desesperadamente e o motorista mostrando naquele velocímetro que mostra 70/80 km por hora, em uma via de 30 quilômetros por hora. A calçada é basicamente inexistente por que é tomada pelo mato e totalmente esburacada.

Não parece porque eu sou meio gordinho, mas sou um maratonista, corredor de rua. Já fiz quatro maratonas, então eu corria muito pelas ruas do bairro. A gente que é corredor de rua fala que você não pode correr na calçada; corrida de rua é na rua, calçada é perigosa por causa de degrau. Mas no meu bairro é o único local que você tem prioritariamente, então é correr na calçada porque a rua é quase uma tentativa de suicídio, os ônibus passam a 70/80 quilômetros por hora. É uma avenida de uma mão só. Uma mão sobe e outra desce.

Quando nós falamos de uma legislação em nível de cidade de São Paulo é óbvio que está em evidência nas manchetes, nos principais jornais, e tudo mais a Faria Lima, a Paulista e tudo aquilo que, até mesmo por conta da demanda dos patinetes e bicicletas alugados, acaba... nesse exato momento a operação está lá, então a gente só pensa em lá,

mas qualquer lei para a cidade de São Paulo tem de pensar a cidade na sua totalidade, pensando as divergências de ruas que temos. Então, não adianta você pensar numa lei para a cidade de São Paulo e olhar só para Faria Lima porque, se você proibir o jovem, que no meu bairro tem vários, que saem de bicicleta, ou até saem de ônibus com a mochila e pegam um patinete depois, na Faria Lima, para trabalhar, se você proibir aquele jovem de passar com a bicicleta dele, com o patinete, ou seja, lá com o que for, e obrigá-lo a passar na rua, naquele trecho, ele vai morrer.

A cidade de São Paulo proibindo o uso da calçada com multa está incentivando o número de mortes, mas não é uma coisa indireta, é uma coisa direta. Talvez seja indireta em bairros onde tem uma estrutura mínima ou média, vamos dizer assim, mas onde não se tem estrutura, uma lei que proíbe a utilização da calçada, ela coloca a pessoa para morrer é isso gente.

Obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Tem a palavra o Sr. Sérgio Gomes da Oboré e Repórter do Futuro.

**O SR. SÉRGIO GOMES** – Boa noite a todos. Eu tenho 70 anos e uma clavícula quebrada, encavalou, quem já quebrou a clavícula depois dos 65 sabe que não dá para botar pino. Isso vai torcer a carcaça, vai repuxar o nervo ciático. Eu caí numa calçada com uma criança e eu fui descobrir que 70% das fraturas que são atendidas pelo pronto-socorro ortopédico do HC, que foi para onde eu fui atendido, são em calçadas e 70% tem mais de 60 anos e 70% desses não vivem um ano depois da queda. Então, quando estamos falando aqui de saúde pública, etc, e que eu saiba não foi feita nenhuma grande reportagem sobre isso até hoje.

Então Goethe dizia que a teoria cinza e sempre verde é a árvore da vida. Teoria é complicada. É difícil, precisa estudo, elaboração, mas se a gente não consegue colocar fatos reais da vida, as pessoas não se espantam e, se não há espanto, não vem a curiosidade. E se não vem a curiosidade, não vem o conhecimento. Isso também não é meu, é dos gregos que

diziam que é do espanto que vem a curiosidade e da curiosidade que vem o conhecimento.

Estamos atravessando uma época que parece que nada mais espanta. Tudo é possível, o impossível é possível. As passagens bíblicas, negócio de que o sujeito fazia assim, abria o mar e tal e atravessava é coisa de criança perto dos recursos que você tem hoje na realidade virtual. Então, tudo vai ficando muito naturalizado.

Ao mesmo tempo, nos últimos 10, 15, 20 anos se convencionou que a vida para ser mais simples a gente teria que se refugiar numa coisa mais ou menos monotemática, já que ficou tudo muito complicado: a natureza complicada, a política complicada, economia complicada. Então o sujeito vai e tende a se refugiar numa coisa mono que pode ser bike, pode ser skate, pode ser criar uma determinada marca de gato, pode ser gênero, pode ser isso, pode ser aquilo. E aí a pessoa pode inclusive decidir antecipadamente, com os recursos que tem hoje, de fazer uma pesquisa no Google e encontrar o grupo homogêneo com qual ele se identifica antecipadamente. Quem quiser fazer uma consulta de colecionador de tampinha de Coca-Cola da década de 50, haverá 100 malucos em São Paulo que, não apenas tem um *site* sobre isso, como se encontram para falar disso, e a vida vira isso.

Então, é como se tivéssemos perdido a capacidade de viver em cidade, em sociedade. Foi tudo sendo despolitizado. É como se a *polis* não existisse. É como se a cidade não existisse. E essa coisa do “cada um no seu quadrado”, são tribos que se tocam eventualmente, mas que não se articulam, e os problemas vão se agravando.

Então, esta audiência pública é um lago e é uma fonte. Quer dizer, conhecimentos de várias áreas se jogam aqui e, ao mesmo tempo, é uma fonte de inspiração, estímulo, para que possamos lutar por uma Cidade melhor.

Estamos vivendo uma época de combate ao jornalismo profissional. Mas se não existir jornalismo profissional de qualidade, não haverá democracia, porque é impossível que nos reunamos toda a noite aqui, desde jeito, nesta assembleia constituinte de uma nova cidade, que é o que estamos fazendo aqui hoje. Não é uma reunião técnica qualquer. Conseguiram reunir aqui executivo, legislativo, sociedade civil, técnicos, empresas

interessadas, interessantes. Então, esse ambiente, que junta gente interessante e interessada, meio que afasta automaticamente os interesseiros, porque, na verdade, estamos discutindo o que será o futuro. E esse futuro não é para longe. É um futuro para daqui a pouco.

Vemos desenvolvendo já, há 25 anos e com a ajuda da Câmara Municipal e em grande parte por empenho do próprio Police, quando foi presidente da Câmara, o Projeto Repórter do Futuro. Este projeto tem um módulo chamado Descobrir São Paulo é se Descobrir Repórter. Não tem nenhum estudante de jornalismo aqui na sala, tem? (Pausa) Um. Nesta noite, os professores de jornalismo, que deveriam estar formando repórteres, que é parte realmente nobre desta profissão, deveriam ter suspensas as aulas e dizer que hoje a aula era no Sindicato dos Engenheiros, neste auditório. E esses estudantes deveriam ser desafiados a pegar as suas máquinas e a reproduzir reportagens, dando uma volta no quarteirão, e a descobrirem que existe o Estatuto do Pedestre, que ainda não está regulamentado dois anos depois; que temos milhões de desempregados, gente em idade economicamente ativa, perfeitamente em condição... Se a Prefeitura colocar os seus arquitetos e engenheiros do outro lado do balcão, para ajudarem a elaborar projetos, se refizemos, se salvamos regiões inteiras refazendo as calçadas, porque mão de obra para isso existe.

Aqui recentemente, na Câmara, se realizou o IV ou o V Congresso do Idoso, e o tema era Trabalho. Sabe qual era a preocupação dos idosos? Que na hora das demissões, dos cortes, essa crise econômica toda que estamos vivendo, que se poupasse os idosos, porque eles acumularem sabedoria ao longo do tempo, e que as empresas fazem um mal negócio quando descartam os mais velhos. E é verdade. Mas o trabalho que precisa ser feito, por exemplo, é que esses milhões de jovens, que são capazes de construir casas, prédios, fazer os viadutos, as calçadas, fossem chamados pelo Poder Público para podermos refazer essas calçadas. Emprego imediato, qualidade de vida que se acrescenta.

Então, em um certo, sentido, eu convoco aqui Carlito Maia, o falecido Carlito Maia, que dizia: “Em São Paulo nós temos tudo. Nós só estamos precisando uns dos outros”, em um ambiente civilizado e democrático como este, para que troquemos ideias e cada um saia da

sua bolha, saia do seu subsistema para redescobrirmos a alegria que é construir uma cidade de verdade. Então, isso não se faz sem comunicação profissional. Que os cineastas, que os jornalistas, que o pessoal de televisão jovens pudessem ser chamados aqui, por essas empresas, que estão aqui desafiadas, porque, de repente, faz tanta regulamentação que espanta, mas que eles também ajudem a nos informar. Não tem nada a ver com equipamento. Tem a ver com equipe. Equipamento nós podemos importar da China, da Coreia etc. Mas gente, ou formamos ou ficamos sem.

Obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Tem a palavra a Sra. Juliana Minorello.

**A SRA. JULIANA MINORELLO** – Boa tarde a todos.

Eu sou a Juliana, da Tembici. A Tembici é a empresa líder de micromobilidade da América Latina. Apesar de todos os pontos de divergência, temos muitos pontos de convergência e o principal deles é a questão da segurança. Eu acho que vocês devem ter visto nos noticiários que a Tembici suspendeu temporariamente as operações de patinete no Rio de Janeiro, e o principal motivo foi a segurança. Entendemos que a infraestrutura não era adequada, então esse é um ponto que precisamos trabalhar.

Muito em razão de o país ter sido pensado em razão das montadoras, sempre tivemos a mentalidade focada nos veículos, nos carros privados. E isso sendo que boa parte dos pedestres, boa parte dos deslocamentos hoje é feita por pedestres e por ciclistas. Setenta por cento das viagens são até oito quilômetros. Então, não faz sentido usarmos um veículo, sendo que poderíamos andar a pé e fomentarmos a mobilidade ativa. Em razão também dos benefícios para a saúde. A questão ambiental. Então, está na hora de fomentarmos, repensarmos toda a infraestrutura para criarmos um novo sistema, mais em razão da micromobilidade.

A questão da velocidade das vias, como foi ressaltado agora, também é um ponto de atenção que precisamos repensar. Mas um ponto que não foi ainda levantado é a questão da ocupação ordenada do viário. Hoje, para conseguirmos fomentar a micromobilidade,

precisamos alocar esses equipamentos na rua. O sistema de compartilhamento de bicicletas não se dá se você não conseguir ter um espaço para conseguir esse compartilhamento, até para evitar que um equipamento fique alocado em um local inadequado, em um piso tátil. Precisamos trazer a atenção para esse tema. Hoje, temos a dificuldade de, tanto em relação a esses espaços, que são limitados... Como vamos conseguir distribuir, sendo que a prioridade que tem sido dada é para os veículos?

Falamos agora da licitação sobre a Zona Azul. Estamos priorizando a destinação de um espaço público para o automóvel, como sempre foi feito.

Em relação ao sistema de compartilhamento, eu não sei se muitos de vocês sabem, temos uma dificuldade gigantesca de conseguir autorizações para a alocação das bicicletas em espaço público. Então, muitas pessoas perguntam para nós, da Tembici: “Por que vocês não expandem o sistema? Por que vocês não vão para a Sé? Por que vocês não vão para outras áreas e ficam geralmente alocados no circuito da Faria Lima, na região de Pinheiros?” A grande dificuldade que temos é essa: de conseguirmos autorização, de conseguirmos, na parte regulatória, um sistema desburocratizado e fluido, para conseguirmos operar. Então, esse é um ponto de atenção.

Hoje, temos a operação na Cidade Tiradentes. Hoje, fazemos um sistema diferenciado para fomentarmos, também, a expansão para a periferia, para criarmos a acessibilidade. Mas também não conseguimos ir para outras áreas, muito em razão disso. Essas autorizações têm um sistema muito travado, hoje, para serem liberadas. E um dos pontos que estamos conversando nessa nova regulamentação é justamente como melhorar esse sistema de compartilhamento, para que possamos criar uma organização do viário e priorizar o trânsito de pedestres, acomodar e fomentar essa micromobilidade. Acomodar todos os pedestres, patinetes e bicicletas, e conseguir fomentar esse novo modelo.

Então, eu queria parabenizar o Police pela iniciativa desta audiência pública. É muito rico este debate, trazendo todos esses pontos. Juntos, acho que conseguimos pensar em uma solução que vá fomentar o desenvolvimento, a inovação, e não frear o

desenvolvimento quando ele está crescendo, quando ele está nesse nascedouro. Devemos conseguir pensar em soluções, em vez de barrar antes mesmo de ele ter nascido. Devemos conseguir regulamentar, sem barrarmos o futuro.

Então, parabéns Police. Parabéns Lila. Parabéns André. Parabéns a todos da Mesa. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Tem a palavra a Sra. Patrícia Loureiro.

**A SRA. PATRÍCIA LOUREIRO** – Boa noite.

Eu vou falar bem rápido. Eu sou atleta profissional de *mountain bike* há 25 anos. Tenho dois títulos mundiais e trabalho com eletromobilidade há cinco anos. Comecei trabalhando com *scooters* elétricas e cada vez mais fui me interessando pelo assunto.

Como sempre fui dessa área de pilotagem, quando comecei a trabalhar com as *scooters* elétricas, eu percebi que o que mais faltava para eu conseguir fechar os contratos com grandes empresas como a Porto Seguro, a DHL, entre outras, era dar treinamento de pilotagem para os funcionários. Então, eu comecei a dar esses treinamentos de pilotagem para os funcionários e deu super certo. Primeiro, acidentes: zero. Parou de ter acidentes. Então, quer dizer..., e eles começaram também a gostar de usar a *scooter* elétrica. Porque eu tinha o grande desafio de que eles tinham que deixar de usar a moto à combustão para usarem um moto elétrica. E através desse treinamento, isso aí foi um sucesso.

Então, assim, o que eu gostaria de falar para as empresas que hoje operam, tanto as empresas que hoje operam os patinetes, até mesmo a Tembici... Ter um certo treinamento de pilotagem antes de o pessoal fazer a locação, entendeu. Então, de repente... Não estou falando de algo que seja completamente obrigatório. Mas, assim, que seja agradável e divertido. Agora, recentemente, por exemplo, eu estou construindo uma ciclovia dentro da CBMM, em Araxá, e lá eu vou dar um treinamento para 1.200 funcionários para o uso de bicicletas elétricas internamente. Então, eu vejo o treinamento de pilotagem como muito importante para se ter menos acidentes.

Obrigada e boa noite. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Obrigado, Patrícia, por ter vindo à audiência trazer a sua experiência não só como atleta, mas como na área de educação e treinamento.

O André vai dar uma palavrinha.

**O SR. ANDRÉ CASTRO** – É bem rápido. É só para gente fazer uma correção aqui que me chamaram a atenção, o pessoal que trabalha comigo. Quando eu disse que o decreto não passou pela secretaria, por favor, entendam que este decreto não foi produzido pela nossa assessoria, então, às vezes, uma palavrinha fora de ordem pode dar uma conotação errada. É importante chamar esta atenção que, de fato, ele não foi produzido pela nossa assessoria, passou pela Secretaria, nós demos algumas sugestões, mas não foi produzido pela nossa assessoria, que é está que está conduzindo o processo da regulamentação final. Só para deixar isso claro e não ter confusão.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Pronto. Decreto produzido para o Prefeito por diversas Secretarias e passou pela Secretaria de Mobilidade e Transporte.

Tem a palavra o Sr. Roberto Valverde.

**O SR. ROBERTO VALVERDE** – Boa noite. Sou de um setor que foi indiretamente falado que é da área de gestão de estacionamento.

Então, estamos interligados ao setor modal de várias maneiras. Acredito que poderia fazer parte desta discussão não somente o item do patinete, mas como outros elementos que virão ao mercado de alguma maneira, a exemplo de *scooter* elétrica, da moto mesmo. Se você olhar o mercado Europeu e Norte-Americano, é uma questão de tempo.

Então, você tem o patinete, a bicicleta elétrica, o Riba está aí - já é uma iniciativa -, mas tem outros modelos que podem chegar e tem a discussão se precisa usar CNH, onde vai trafegar.

O colega da Lime deu um dado que me assusta um pouco: cem mil patinetes em uma cidade. Pergunto-me onde é que eles vão circular e se a gente tem um estudo

fundamentado que realmente cabe isso tudo. Eu sou partidário de que todos os elementos utilizem desde que você tenha uma regra de quantificação porque é claro que tem uma problemática.

Falando um pouco do setor de estacionamento, existem áreas ociosas de bolsões privados e públicos que podem perfeitamente atender uma demanda reprimida de onde guardar, ou seja, não necessariamente um patinete precisa ficar em uma calçada, num modelo de *dockless*, mas pode estar em um estacionamento privado ou apenas Zona Azul, via chamamento público, como a Tembici tem contrato com o Itaú.

A privatização do estacionamento de vias públicas vai ser muito bom para a Cidade, porque de fato vai ter um ambiente de fiscalização moderno que democratiza o uso da vaga e isso pode ser incluído para bicicleta e outros elementos.

É isso.

- Manifestação do público.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – É isso. Agradeço ao Roberto. Não tenho mais inscrições.

É importante endereçarmos os próximos passos. Não podemos sair daqui sem uma mínima agenda. Esse tema não se esgota aqui, mas se não produzirmos agenda, a gente também não chega a lugar nenhum. Conseguimos juntar muitos atores distintos.

Vou falar sobre a Zona Azul ser concedida à iniciativa privada. Acredito que o estacionamento de carro em qualquer via pública teria de ser cobrado. Se ele será feito pelo setor público ou privado, é uma consequência de você tomar uma decisão. Passou o tempo que podemos deixar carro parado na rua sem cobrar. Essa questão disputa diretamente com a possibilidade de ter mais espaço, porque no momento em que se impõe custo para o carro estacionar, desestimula o uso da rua para estacionamento e entra com outros usos.

Então essa primeira questão é econômica de cidade, da apropriação de um privado para não uso de mobilidade de parte do viário, que é de todos nós. Como faremos isso ainda não está claro, porque, ao conceder 50.000 vagas e sem deixar a regra de como tirar a vaga

que é importante para o sistema de circulação, a tendência natural é que o espaço que teria de haver para mais mobilidade pode ser entregue para uma captura de recursos mais importantes para o setor que ali chegou primeiro do que nós, ou que ocupou aquele espaço antes de nós, ou que nos tirou dali antes que pudéssemos nos defender.

Portanto, tem de cobrar sim por qualquer metro que for utilizado para estacionamento de carro, mas se não tivermos uma regra muito objetiva perdemos essa oportunidade.

Brinquei aqui que se pudéssemos cobrar duzentos ou trezentos reais por hora no lugar do estacionamento, não haveria problema, porque não teremos carro parado e, portanto, vamos abrir espaço para essa operação.

Então, primeiro, não podemos mais deixar carros parados nas ruas sem cobrança. É lógico que estamos numa cidade que se conforma e, logicamente, quando se chega à periferia, onde não há esse conflito, tem de se garantir calçada, e não cobrar pelo uso do estacionamento. Mas deixar carro parado onde já tem disputa é um erro, e ainda sem cobrar nada é um erro dobrado. Portanto, há bastante convergência para encontrar esse caminho, mas não queria deixar de falar da Zona Azul, porque já fui muito cobrado sobre ter um posicionamento. Por isso, meu posicionamento é muito claro: não há porque não se cobrar pelo metro quadrado utilizado pelo carro parado quando esse espaço é disputado. E, em especial, tem de cobrar o valor que a Cidade merece, para desestimular e, quem sabe, colocar outro sistema circulando por aí.

Renata.

**A SRA. RENATA FALZONI** – Esse tema escancara a necessidade do resgate do espaço público para a mobilidade ativa, que hoje engloba a micro mobilidade. Lugar de micro mobilidade é na rua e nas ciclovias. Há necessidade de se promover mais estruturas cicloviárias e abraçar esse conjunto, que é uma solução. Tudo isso faz parte da solução.

Agora a gente tem de preservar as calçadas para os pedestres, só que a gente não pode penalizar a quem a ela recorre para poder preservar a sua vida. Outra coisa, a

necessidade de se acalmar o trânsito e moralizar o uso das vias por carro: quem está no carro tem de ser responsável pela vida de todos, e a gente tem que dar um basta a essa mortalidade enorme que acontece sem nenhum escrúpulo. A gente não pode perder o foco da discussão debatendo só a questão do capacete, a gente tem de se concentrar nesses pontos.

Obrigada. (Palmas)

**O SR. ANDRÉ CASTRO** – Agradeço novamente a iniciativa do Vereador Police e a presença de todos. Esse engajamento é importante, essa discussão mais atabalhoada. Como vocês podem ver, a gente não falou somente de patinete, mas de todo um contexto de política pública, de um olhar que é necessário para a Cidade, e isso ajuda muito quem está trabalhando em produzir política pública baseado em evidência. Esse é o nosso papel na SMT.

Espero que essa discussão ganhe mais amplitude, o PL também é muito importante; e o nosso processo de regulamentação dos patinetes continua dentro do que foi planejado, com a contribuição de todos, conforme foi planejado, levando sim todas as possibilidades de discussão para dentro do Executivo, a fim de uma análise mais detalhada e minuciosa do que é relevante no processo por parte não só da Assessoria Técnica, mas do próprio Secretário que também está acompanhando esse assunto.

E, se possível, envolver outras Secretarias, conforme o Vereador Police disse, que há uma preocupação grande por parte do Executivo para tentar construir algo que seja bom para todos, na medida do possível.

Obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Tem a palavra a Sra. Carolina.

**A SRA. CAROLINA** – Agradeço a todos, e quero pontuar o trabalho que mencionei anteriormente do Guia do Espaço Público, onde a gente incluiu um item chamado Gestão do Meio Fio.

A gestão do meio fio é a parte estratégica do que a gente está falando aqui. Hoje o meio fio é esse ativo importante do que a gente vai colocar ali. Pode ser uma estação de bicicleta compartilhada, pode ser um *parklet*, ou uma nova ciclovia, enfim, tem n usos para

aquele ativo. Então, essa estratégia por trás do uso do meio fio é o que está acalorando os debates em torno da rua a nível internacional. Todo mundo debate a questão do meio fio por causa da chegada dos veículos autônomos, que já é uma realidade lá fora e que não estamos olhando tanto. Então, a gente precisa olhar para esse meio fim, sim, porque é ali que acontece o embarque o desembarque, é onde ocorre o fluxo do veículo e dos pedestres, fazendo essa troca. É um lugar muito importante, então a gente assegurou e incluiu no nosso Guia do Espaço Público, que está sendo produzido, e a expectativa é de que saia no final deste ano.

Também gostaria de aproveitar, como Secretária Executiva do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito, para convidá-los a conhecer esse espaço onde é exercida a democracia. É um conselho tripartite, formado pela sociedade civil, que elege representantes através do voto. São representantes da Cidade, de todas as regiões, e usuários temáticos do nosso transporte, como idosos, mobilidade a pé, ciclistas. Temos também outra bancada composta pelos operadores do transporte público: táxi, transporte escolar, operadoras de ônibus, enfim, os atores do transporte. E nós, que somos do governo. Então, há diversas pastas que, de alguma forma, abordam a questão da mobilidade.

Então, o CMTT é esse espaço do exercício da democracia em torno da mobilidade que gostaria que todos pudessem conhecer e ocupar. Venham às audiências públicas do Plano Cicloviário, cujo material vocês podem encontrar no Gestão Urbana. A partir desta quinta-feira, acontecerão as audiências públicas, serão dez, então espero todos vocês lá também.

Obrigada. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Obrigado. A Carolina acabou falando de uma série de possibilidades da gestão do meio fio que são fabulosas. Em nenhuma delas, o carro é estacionado, então fica uma boa recomendação da nossa Secretária do CMTT, porque é dessa forma que a gente quer a Secretaria operando.

Tem a palavra o Sr. Lucian.

**O SR. LUCIAN** – Obrigado por tudo. Realmente acho que a gente conseguiu alinhar alguns pontos bastante pacíficos. Resta a ação em cima deles.

Até sobre o termo de legislação, algumas coisas podemos colocar em vigor até quinta-feira. Na hora de regulamentar o sistema de compartilhamento de bicicletas, que já estava ok, surgiu o novo tipo de vaga exclusivo para as bicicletas *dockless*.

Não é muito difícil você, por analogia, falar “Olha, o sistema de micromobilidade está estacionado na calçada, está criando problema, então por que não pode ser dada a equivalência, estacionado ali?”: Da mesma forma, é difícil encontrar um quarteirão na Cidade onde não tenha vaga de estacionamento, e não a demarcada, falo de vaga comum. E é sempre importante lembrar que é uma vaga de estacionamento de veículos, não somente de carros. Então, da mesma forma que você pode estacionar a moto de forma perpendicular na calçada, veio a regulamentação do sistema de compartilhamento de bicicletas e falou “Olha, a bicicleta *dockless* pode ser estacionada igual a moto, de forma perpendicular, e ocupa vaga de veículo, não é uma vaga de carro”.

Por analogia, a gente está enfrentando o estrangulamento na calçada. Não é difícil somar um mais um e chegar à conclusão, “a” mais “b”, de que micromobilidade também. É um veículo? Pode estar estacionado na vaga de estacionamento de veículos. Então, esse tipo de coisa que a gente pode implementar e dar uma definição simplesmente, assinar o trâmite correto, para avançar com um esforço mínimo, pegando bem no cerne de um dos principais problemas que a gente está enfrentando, que é a calçada estar hiperpovoada e hipercongestionada pelo seu pequeno tamanho.

Aumentar as calçadas é supernecessário, leva um pouco mais de tempo, mas isso a gente pode fazer imediatamente. Por isso coloco como sugestão para a regulamentação da lei, por esse caminho.

Obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Tem a palavra o Sr. Sacha.

**O SR. SACHA** – Agradeço ao Vereador Police, a todos que falaram, e também ver tanta gente presente é realmente muito inspirador.

A gente não está falando de mobilidade urbana, mas de mobilidade humana. E isso

é muito real. Eu mesmo tenho dois filhos que vão para escola de bicicleta e outro de patinete. O que vai de bicicleta atravessa a ponte do rio Pinheiros, e é muito legal ouvi-lo falar sobre a cor do rio, o cheiro do rio, o que ele está vendo de cima da ponte, sobre as pessoas que passam. Então isso é muito simbólico. Quero lembrar da importância também das pontes, pois a gente está falando de uma cidade muito grande onde há rios que são, muitas vezes, barreiras, que a gente precisa avançar.

Por último, só reiterar o convite para todos participarem das audiências públicas sobre a infraestrutura cicloviária, que começa na quinta-feira. O processo participa é o melhor jeito de melhorar as coisas.

Obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Aqui foram levantadas algumas preocupações que são absolutamente afetas à Comissão de Constituição e Justiça. E, como a Renata bem nos orientou, elas não podem ocupar um espaço do debate de mérito, portanto elas podem ficar recolhidas a uma leitura constitucional e legal.

Então a questão do capacete e das multas podem ser absolutamente superadas rapidamente com uma manifestação da Comissão de Constituição e Justiça. Portanto, chegamos ao debate de mérito com essa questão muito mais pacificada, e não vamos ficar nos esforçando em algo que já estamos reconhecendo, porque não teve nenhuma outra fala diferente aqui, não houve alguém que contestasse. Então acho que tem um bom endereçamento. Mas aí precisamos também tirar daqui uma orientação importante para o Executivo.

Vamos levar amanhã para a Comissão de Constituição e Justiça, mas precisamos também fazer chegar ao Prefeito, porque as regras que estão estabelecidas passam a impor multa a partir do dia 29. E, portanto, não é que não teremos multa a partir do dia 29, é que, se nada for feito até lá, teremos multa. Então tem o endereçamento e o esforço, amanhã, na Comissão de Constituição e Justiça, para tirar de lá uma orientação bastante objetiva. Mas tem um trabalho nosso de CMTT, de CTB, para conseguirmos criar massa crítica e levar para o

Prefeito, para proteger a decisão dele. Aqui, estamos falando de todo mundo. Quando se decide junto, todos são responsáveis pela decisão tomada; quando se deixa alguém decidir sozinho, fica-se sozinho, isolado, na decisão. Então aqui estamos dizendo que temos condição de levar ao Prefeito algo que está amadurecendo. Portanto, ele ganha a força de quem aqui debateu. Acho que isso tem muita força. E acho que o bonito da democracia é isso, o resto tem muito menos valor.

A partir da semana que vem, vou construir com o CMTT e com o Executivo essa agenda do debate de mérito. Vamos ter que mergulhar no debate de mérito, porque temos que nos aprofundar em muita coisa que recebemos. E, portanto, debate com agenda definida – começo, meio e fim –, e o final dela é ter alguma coisa para apresentar para a Câmara, para os Vereadores refletirem e votar. Porque também isso não é o fim em si mesmo, não. Ao final disso, tem que ter um resultado que seja capaz de convencer os outros 54 parlamentares que tem que ter uma lei para organizar isso. Uma lei que não crie burocracia, e, sim, indução, porque todo esforço que estamos fazendo aqui é de indução, é de incentivo, não é de burocracia, que afasta as pessoas. Então é muito importante estarmos com essa lógica na cabeça. E lógico que vamos pressionar muito todos aqueles que querem participar para espalhar na cidade na cidade. A concentração é importante para esse modelo, mas também é importante que o município tenha as suas ferramentas para fazer com que isso aconteça na cidade inteira, e não em regiões. E foi claro, pelo menos na fala de todos os que estiveram no microfone representando as empresas, o desejo de não estar só concentrado. Então temos que juntar essas duas coisas e avançar.

Preciso agradecer ao sindicato, que nos emprestou esse auditório. Não teríamos um auditório com essas condições lá na Câmara. Então acertamos de trazer para cá, senão não conseguiríamos acomodar todos vocês para uma reunião como essa. Agradecer ao Eng. Murilo, que preside o sindicato; à operação de som e a todos os funcionários que nos ajudaram aqui; à Guarda Civil Metropolitana, que nos acompanha; ao Davi e ao Rafael. Podem ficar de pé, Rafael e Davi. Obrigado. (Palmas) Agradecer a uma equipe que, às vezes, parece

anônima, mas são importantíssimos, porque fazem com que tudo que a gente falou, escreveu, de uma maneira muito organizada, suba para os outros Vereadores. Então está aqui o Caio e a equipe. Muito obrigado. É muito importante ter vocês aqui. (Palmas) Tivemos a TV Câmara, a Rádio Câmara e o Portal Câmara. (Palmas) Diversas representações que deixaram manifestados aqui – OAB, o Instituto dos Engenheiros. Foi muito gratificante poder dirigir a audiência. E preciso agradecer a todos vocês que, desde as seis e meia, quinze para as sete, já estavam aqui. Estamos com o plenário lotado até agora. Isso mostra que temos que correr para arrumar isso logo, porque vamos ter muito mais gente aqui conosco e na rua fazendo a cidade melhor.

Muito obrigado a todos vocês. (Palmas)

---