



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA.

PRESIDENTE: SENIVAL MOURA

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 16/09/2019

OBSERVAÇÕES:

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

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Muito boa noite a todos.

Com a presença dos Vereadores Senival Moura (PT) que vos fala, Adilson Amadeu (PTB), Xexéu Trípoli (PV).

Na qualidade de Presidente da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica, declaro abertos os trabalhos da 5ª Audiência Pública de 2019, convocada para hoje, 16 de setembro de 2019.

Informo que esta audiência pública está sendo transmitida pelo portal da Câmara Municipal de São Paulo no endereço: www.saopaulo.sp.leg.br, link auditórios online.

Esta audiência está sendo realizada em razão do requerimento nº 22/2019, de minha autoria, aprovado em 4/09/2019, e tem por objetivo discutir políticas para o uso de bicicletas na cidade de São Paulo.

Iniciando os nossos trabalhos, quero, de antemão, combinar com vocês qual será o modelo de trabalho que vamos realizar: primeiro, os Vereadores vão fazer considerações iniciais; segundo, o Governo vai fazer uma apresentação; depois, abriremos a palavra para 8 ou 10 inscrições, que terão 3 minutos cada uma, os Vereadores farão uso da palavra, e, em seguida, o Governo com a devolutiva de tudo o que foi apontado por vocês, questionamentos e sugestões. Combinado? (Pausa) Se houver algum problema, vocês nos apresentam e tentaremos saná-los.

Registro, também, a presença do nobre Vereador Fábio Riva, Líder do Governo na Câmara Municipal.

Quero convidar para compor a mesa, representando o Secretário de Transportes Edson Caram, a Sra. Elisabeth França, Diretora de Planejamento da CET.

Foram convidados, também, o Sr. Carlos Alberto Bezerra Júnior, Secretário Municipal de Transporte e Lazer, que mandou seu representante o Sr. Mateus Naves, Assessor de Gabinete, que ainda não se encontra.

Sr. Orlando Lindório de Faria, Secretário Municipal de Turismo (Pausa). Não mandou representante.

O SR. XEXÉU TRÍPOLI – Sr. Presidente, se eles estivessem vindo de bicicleta, teriam chegado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – A Sra. Fernanda Bardelli, Cadeira de Ciclista, no CMTT e membro da Câmara Temática (Pausa). Confirmada a presença. Por gentileza, ocupe o espaço da mesa. (Palmas) Sra. Aline Cavalcante, da Ciclocidade, por gentileza. (Palmas) Sra. Jô Pereira, do Ciclocidade (Pausa). Confirmada a presença. (Palmas) Sra. Ana Moser, ex-atleta Olímpica e pesquisadora em políticas de esporte e lazer. (Pausa) Sra. Ana Machado, Iniciativa Bloomberg para a Segurança Global no Trânsito. (Palmas) O Sr. Mateus chegou, por gentileza, ocupe a mesa. A Sra. Renata Falzoni, da Bike é Legal. (Pausa) Ausente em função de problema de saúde na família.

Iniciando nossos trabalhos, pergunto aos Srs. Vereadores se desejam fazer suas saudações iniciais, conforme combinamos. (Pausa). Vereador Xexéu Trípoli.

O SR. XEXÉU TRÍPOLI – Boa noite a todos e todas. Neste momento, a gente quer ver um pouquinho do que a Secretaria de Transportes trouxe para que a gente possa ver qual é o projeto. Eu já tive acesso ao projeto que a Prefeitura está implantando e, a princípio, sinceramente, gostei muito que isso se realize.

A gente está num momento de dúvidas. Quando some uma ciclofaixa, eu ando de bicicleta também, não tanto quanto vocês, mas ando bastante. Na Rua Artur Azevedo em Pinheiros, sumiu a faixa, o que eu faço agora? Para onde eu vou?

Então, houve um *gap* de informação, do que estava sendo feito, mas eu espero que a nossa colega da Secretaria apresente o projeto e que a gente possa melhorar as ciclofaixas existentes, ampliando-as, e costumo dizer que “se o Prefeito de São Paulo fechar uma faixa da Radial Leste, da Faria Lima ou de qualquer avenida importante em São Paulo e fizer dela uma ciclovia, uma faixa de automóvel virar uma ciclovia, hoje, vão falar que ele é um maluco, mas, daqui a três anos, vão falar que ele é um gênio porque estará ocupada por bicicletas”. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Quero anunciar a presença do Vereador Eduardo Suplicy, nosso decano. (Palmas)

Convido a fazer uso da palavra o nobre Vereador Adilson Amadeu para suas considerações iniciais.

O SR. ADILSON AMADEU - Muito boa noite a todos. Eu, inicialmente, não sei se todos os senhores que, logicamente, conhecem profundamente todo o circuito que está acontecendo na cidade de São Paulo. Eu mesmo quero declarar aqui que não tenho toda a informação de todas as ciclovias que estão sendo feitas na nossa cidade. Aliás, tenho acompanhado algumas que estão sendo remanejadas e outras nas quais estão fazendo o recape da Corifeu e imediações, mas eu vejo que não vai dar, no dia de hoje só, que vai ser muito produtivo, mas deveremos, sim, fazer mais uma ou duas audiências e trazer o Prefeito e o Secretário para que façam um compromisso com todos os senhores.

No passado, nós vimos bem o que aconteceu: foram gastos milhões e milhões de reais. Agora, estão fazendo de uma maneira sem que expliquem o quanto estão gastando e até onde vão todas essas ciclovias, ciclofaixas, na cidade de São Paulo.

Estou com o pé atrás, sinceramente, e quero que o Governo mostre, não para mim, mas para população de São Paulo, para os senhores cicloativistas. Eu, na verdade, ando muito pouco de bicicleta. Aliás, estou com a minha bicicleta no meu gabinete. Ando mais em outra cidade do que aqui, porque tenho medo de andar aqui. Mas quero que os senhores tenham um dia a dia de observar tudo o que está acontecendo.

Em 98, iniciei o projeto para o uso da bicicleta o Parque a Parque que, depois, o Secretário Walter Feldmann pegou e engajou o projeto.

Agora, quero com os senhores aprender e, depois, cobrar do Governo. Depois, todas as modificações que estão sendo feitas sejam instalações perfeitas na cidade de São Paulo – ou quase perfeitas.

A minha preocupação, eu estou batendo numa tecla e pedindo informação, é que gastaram milhões e milhões no Governo passado e agora começaram a fazer a mesma mexida, pintura, recape, gradil, pontilhamentos. E aí a gente quer segurança para os senhores que usam como mobilidade a bicicleta, que tenham, realmente, segurança e condição de estar

andando no dia a dia.

No dia de hoje quero escutar mais os senhores e a Secretaria de Transporte, no seu pronunciamento e apresentação.

Boa noite a todos.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Pergunto ao sempre Senador Eduardo Suplicy se quer fazer suas considerações iniciais.

O SR. EDUARDO MATARAZZO SUP LICY – Cumprimento o Presidente da Comissão Vereador Senival e a todos os presentes.

Eu gosto muito de andar de bicicleta, faz bem à saúde. Claro que há certo risco, mas, na medida em que houver mais ciclovias e ciclofaixas bem sinalizadas, sobretudo para garantir a segurança de todos os ciclistas, o risco diminui. É tão bom observar que hoje as mulheres estão usando muito a bicicleta na nossa cidade. (Palmas)

Eu acho formidável que possa a Secretaria de Transportes estar ouvindo todas as observações das pessoas que andam de bicicleta e que o Prefeito Bruno Covas dê a necessária prioridade a algo tão significativo.

Em quase todas as cidades avançadas do mundo o uso de bicicletas tem aumentado muito, se formos, por exemplo, pensar em Amsterdam ou mesmo Paris, Londres.

Eu acho que foi muito positivo que o Prefeito Fernando Haddad deu um grande impulso às áreas adequadas para o ciclismo em São Paulo e que agora esteja toda a comunidade de ciclistas transmitindo, ao Prefeito Bruno Covas e para nós Vereadores, como é bom e gostoso andar de bicicleta.

Quando foi aberta, por exemplo, a Avenida Paulista aos pedestres e aos ciclistas aos domingos foi muito gostoso chegar lá e ver as pessoas andarem de bicicleta e às vezes estão lá os pais, os avôs todos juntos. Eu já sou avô de seis. Às vezes vou lá com minhas netas e netos, são as três gerações se dando tão bem lá e tendo oportunidades também de ver a arte, cultura e música boa sendo cantada ali.

Meus parabéns a vocês. Viva o ciclismo em São Paulo!

- Manifestação na galeria.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Essas foram as palavras do sempre Senador Eduardo Suplicy.

O SR. EDUARDO MATARAZZO SUP LIC Y – Sr. Presidente, quero transmitir a minha homenagem à Renata Falzoni que não pode estar aqui porque sua mãe sofreu uma queda. Mas eu, inclusive, coloquei no meu Facebook, hoje, a conclamação dela para que todos os ciclistas viessem participar da audiência que V.Exa. preside.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Muito obrigado, nobre Vereador mas sempre Senador Eduardo Suplicy.

Quero convidar o Sr. Daniel Guth, da Aliança Bike Associação Brasileira do Setor de Bicicletas, para compor a Mesa conosco. (Palmas) Convido, para as considerações iniciais, o nobre Vereador Fabio Riva, do PSDB, Líder do Governo na Câmara Municipal.

O SR. FABIO RIVA – Muito boa noite a todos e a todas. Em primeiro lugar, parabênizo a Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia, na pessoa do Presidente Senival Moura. Cumprimento o amigo e colega Vereador Adilson Amadeu; o Vereador Xexéu Tripoli; a Sra. Elisabete França, mais conhecida como Bete França, que tem muitas lutas ao longo de tantos anos. Eu ainda, como assessor, tenho a grata satisfação de estar aqui como Vereador.

De modo breve, saúdo todos vocês que vieram demonstrar a importância do debate. A forma mais eficaz que um governo tem é ouvir os usuários e todas as pessoas envolvidas nesse processo. O Prefeito Bruno Covas tem elencado isso como uma de suas prioridades; por isso, está no seu Plano de Metas. Assim, nosso papel aqui é o de ouvir vocês, porque quanto mais ouvimos a população, menos o governo erra. É dessa forma que buscamos uma Cidade mais equilibrada e justa, onde todos os modais possam conversar de uma maneira harmônica sem que achemos que um é mais vantajoso do que o outro. A Cidade precisa ter essa harmonia, e para isso ouvimos todos os setores e principalmente as pessoas mais interessadas.

Assim, eu gostaria de agradecer ao Presidente Senival Moura, que mostra a amplitude desse trabalho, e vamos estar atentos a tudo o que for dito nesta audiência pública. Muito obrigado. Boa noite e bom trabalho a todos.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Muito obrigado, nobre Vereador Fabio Riva, Líder do Governo na Câmara Municipal.

Registro a presença do Sr. Mateus Naves, assessor de gabinete, nesta audiência representando o Sr. Secretário Municipal de Esportes, Sr. Carlos Alberto Bezerra Jr.. Eu já havia anunciado, porém ele ainda não havia chegado.

Antes de iniciar a apresentação do Governo, há uma pesquisa que foi produzida pela Ciclocidade. “O que acha que poderia melhorar?”: 24%, implantação de vias exclusivas para ciclistas; 14%, educação para motoristas; 12%, qualidade do pavimento; 7%, sinalização para motoristas. “Problemas enfrentados no uso da bike”: 36%, falta de respeito dos condutores de motorizados; 24%, falta de infraestrutura adequada; 20%, falta de segurança no trânsito. “O que o faria pedalar mais?”: 49%, mais estrutura cicloviária, ou seja, 49% acreditam que se houvesse mais essa estrutura cicloviária, estariam pedalando; 18%, mais segurança no trânsito; 14%, mais segurança contra assaltos; 11%, outros motivos.

Tem a palavra a Sra. Elisabete França para sua apresentação como representante do Governo. (Pausa) Peço que exibam as imagens no telão.

A SRA. ELISABETE FRANÇA – Boa noite a todos. Em primeiro lugar, agradeço ao Vereador Senival pelo convite, e, na pessoa do Vereador, agradeço a todos os Vereadores presentes. Agradeço a todos os participantes da Mesa, representando os movimentos de ciclovias, e, claro, todos os demais que estão hoje presentes para debater o tema do Plano Cicloviário.

- Oradora passa a se referir a imagens em tela de projeção.

A SRA. ELISABETE FRANÇA - O Plano está aberto a debate no *site* de Gestão Urbana, nesses endereços, onde vocês encontram desde maio deste ano, a minuta do Plano, a avaliação da infraestrutura de cada subprefeitura, os resultados da oficina participativa e o

mapa com as ciclovias existentes e com as possíveis conexões novas e manutenção. Essa é a cara dele.

(Imagem). No *site* da Gestão Urbana, recebemos 436 contribuições. Fizemos 10 audiências públicas nas subprefeituras da cidade de São Paulo. Dessas, participaram 1 mil cidadãos e cidadãs paulistanas.

(Imagem). O Plano Ciclovitário segue essa legislação paulistana: o Plano Estratégico de 2014, o PlanMob 2015, o Plano de Metas do Prefeito Bruno Covas – as metas que devem ser cumpridas em 2019, 2020, que contem duas metas relacionadas a esse tema -, e o Plano de Segurança Viária, que o Prefeito também publicou como decreto no final do ano passado, que visa à diminuição dos óbitos na cidade de São Paulo decorrentes de acidentes.

(Imagem). Essas são as duas metas do Prefeito. A primeira delas, a criação de 173km de novas conexões, conectando o sistema ciclovitário existente, e 310km de requalificação das ciclovias existentes. Para isso, o Prefeito reservou no nosso Orçamento 325 milhões para que atendamos a essas duas metas, entendendo que a requalificação não é apenas refazer a pintura, é a fresa, o novo pavimento e as guias e sarjetas que porventura tiverem problemas. Então, estamos refazendo também a drenagem desses 310km.

(Imagem). Isso é um dado rápido, só para mostrar o que diz a pesquisa origem-destino do Metrô. Entre os anos de 2007 e 2017, houve um aumento do uso das ciclovias em 43%.

(Imagem). Aqui são os dados que podemos passar rapidamente, que todos já conhecem, referente à diminuição do número de vítimas no trânsito da Cidade. Esse número vem decrescendo, com as várias medidas que têm sido tomadas.

(Imagem). Aqui, o número de óbitos em cada um dos modais. Vemos na imagem que os ciclistas que morrem são os verdes. Entre 2017 e 2018 houve uma queda, mas no primeiro semestre de 2019, houve um aumento de ciclistas mortos no trânsito.

(Imagem). Temos hoje essa rede existente. São 503km de ciclovias, ciclofaixas, calçadas compartilhadas; mas vemos no mapa que vários trechos não estão conectados.

Então, os que virão, os 175km, visam a conectar esses trechos existentes.

(Imagem). Aqui uma síntese.

(Imagem). O plano prevê que as ciclovias passem a ser parte do conjunto de modais na Cidade, que sejam seguras e integradas.

(Imagem). Ele é baseado em quatro pilares: o fomento à cultura da bicicleta; a participação social, nas suas várias instâncias, inclusive esta que nos trouxe aqui nesta noite; o tratamento da infraestrutura; e uma avaliação e monitoramento do que for feito.

(Imagem). Aqui são os tipos, que todos já conhecem: ciclovias, ciclofaixas, ciclorotas, calçadas compartilhadas, ciclofaixas de lazer.

(Imagem). Essas são as diretrizes do Plano: oferecer segurança ao usuário, conectar ciclovias que ainda estejam desconectadas; buscar a linearidade, quando possível, visando ao menor esforço.

Um dado importante do novo Plano é a integração com as estações de metrô e da CPTM e os terminais da SPTrans. Nesse sentido, estamos fazendo um trabalho muito bom com o Metrô e com a CPTM para a construção e a melhoria dos bicicletários existentes.

(Imagem). Isso é uma síntese rápida. Antes das audiências públicas, foram feitas 10 oficinas com a Câmara Temática de Bicicletas, cujo resultado é o documento que está para consulta.

(Imagem). Esse é o viário com as conexões propostas para 2019 e 2020. O mapa não mostra cada rua, isso está no *site* da Gestão Urbana, mas já vemos ali um sistema mais conectado.

(Imagem). Essa é a forma como nós dividimos a implantação do Plano, em 2019, faremos 38km de novas conexões e requalificaremos 150km dentre as já existentes. Em 2020, o restante: 135km de conexões cicloviárias e 160km de requalificações.

Só para dar uma rápida explicação sobre como estávamos fazendo todas essas que estão aparecendo na mídia sob o argumento: “Ah, estão tirando” etc.. Essas são requalificações. Estamos usando, como forma de contrato, uma ata da subprefeitura. A

subprefeitura possibilitou que aderíssemos à ata, porque é um contrato já existente, o que facilita a rapidez da implantação. Se fôssemos fazer uma licitação, demoraria mais. Então, com a adesão nossa à ata da subprefeitura, as requalificações estão sendo feitas rapidamente. Faremos metade neste ano de 2019. Quanto às conexões, estamos usando uma parte delas nessa ata da subprefeitura, quando for possível. Usaremos também a PPP da habitação. A Cohab fez um chamamento para uma PPP da habitação, parte da qual prevê a infraestrutura dos bairros. Poderemos também aderir a essa PPP, e parte dessas conexões será feita por essa PPP. O restante, teremos que licitar.

(Imagem). Finalmente, só a título de ilustração, esse mapa mostra o que o PlanMob, Plano de Mobilidade prevê até 2028: 1,8 mil quilômetros.

Era isso. Muito obrigada. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Esta foi a apresentação da Elisabete França, que está representando o Secretário de Mobilidade e Transporte, Sr. Edson Caram.

Tem a palavra a Sra. Fernanda Bardelli, membro do CMTT – Conselho Municipal de Transporte e Trânsito pela cadeira da bicicleta.

A SRA. FERNANDA BARDELLI – Boa noite a todos e todas. Sou do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito, que existe desde 2013 e que já prevê em seu regimento a criação da Câmara Temática da Bicicleta. E eu estou aqui justamente para falar da atuação dessa Câmara. Acho importante inclusive reiterar algumas coisas que a Bete falou, porque é superimportante para ninguém alegar desconhecimento de um processo longo, transparente que ocorreu por mais de um ano, em que a Câmara Temática teve uma participação muito importante, assim como a sociedade civil como um todo.

Primeiramente, para entendermos o quanto a Câmara representa para a cidade de São Paulo como um todo, vou falar um pouco da sua composição. São 22 membros; 10 representam a zona Sul, Leste, Oeste, Norte e Centro, e mais 10 cadeiras são indicadas por associações de cicloativistas. Por isso, ela é super-representativa, pois apresenta os anseios da sociedade de São Paulo como um todo. Além disso, é importante também, como a Bete

falou, nos pautarmos exatamente nos 22 eventos que dão toda a legitimidade para esse plano que está sendo anunciado. Nas reuniões que sempre acontecem com a Prefeitura, o papel da Câmara Temática é desenvolver um diálogo construtivo, apresentando proposições, monitorando e fiscalizando, sempre nos assuntos técnicos relacionados à bicicleta e, por essa razão, separada do CMTT.

Mediado pela iniciativa Bloomberg, esse encontro de 11 oficinas citadas foram fruto de muita mobilização, da qual participaram não só os técnicos muito engajados da CET, mas também todo mundo da CTB – Câmara Temática e principalmente a sociedade civil. Esse momento de análise das propostas da Prefeitura, com bastante embasamento técnico e de estudo físico de relevo e dados de ciclistas feridos e mortos, está todo documentado. Essas escolhas, portanto, não foram aleatórias; pelo contrário, foram pontuais com um embasamento justificável e muito técnico.

Foram dez audiências públicas em toda a região da cidade de São Paulo, com praticamente todas as manifestações a favor das ciclovias, e todo esse material foi sistematizado – cujas atas públicas estão disponíveis por meio de vídeos – e será base do Plano Ciclovário apresentado.

É importante ressaltar que, em nenhum momento dos *workshops*, das 11 oficinas e das dez audiências, falou-se em retirada de ciclovias.

Se esta gestão deseja promover a cultura da bicicleta, não há outro caminho que não o do investimento de infraestrutura cicloviária e, principalmente, o da garantia de segurança viária, da qual fazem parte a iluminação, a sinalização, a manutenção e principalmente o “acalmamento” de tráfego, pois, sem diminuição da velocidade não há promoção da cultura da bicicleta. Esse trabalho maçante é realizado pela CTB, sempre insistindo em relação a isso.

Então, é isto: é necessário reiterar a necessidade desse processo longo, transparente e democrático que durou um ano, com envolvimento da sociedade civil, da CTB e inclusive dos próprios técnicos da Prefeitura a fim de se fazer valer a implantação desses

173,35 quilômetros de novas ciclovias, assim como a manutenção dos 310,6 quilômetros das já existentes.

Mais uma vez, falo em nome da CTB, que continua à disposição para um diálogo construtivo. Espero que este momento seja apenas mais um evento para se ratificar esse compromisso da Prefeitura de implantação do Plano Ciclovário.

Obrigada. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – O.k. Essas foram as palavras da Fernanda Bardelli.

Tem a palavra a Sra. Jô Pereira, da Ciclocidade.

A SRA. JÔ PEREIRA – Boa noite a todos, aos participantes e à Mesa, composta por pessoas que entendem e sabem da importância de tudo o que está acontecendo hoje.

Prefeitura, apresente-se e comprometa-se com o Plano Ciclovário de São Paulo. Por ano, cerca de 17 mil pessoas morrem precocemente no País em decorrência do ar tóxico que respiram. Em São Paulo segundo estudos da USP, o número de vítimas pode chegar a 250 mil até 2030, principalmente em função do excesso de automóveis e a padrões de medição frouxos e desatualizados em relação aos da OMS – Organização Mundial da Saúde.

O problema não é somente o tempo seco, pois a maior parte da poluição em centros urbanos como São Paulo é causada pelo escapamento dos carros, responsáveis por 73% das emissões de gases na atmosfera. Os ônibus movidos a diesel respondem por 24%. Já sob o aspecto da violência no trânsito, por ano, pelo menos 368 pessoas morrem nas ruas de São Paulo, o que significa uma vida ceifada por dia nas ruas da Cidade.

Dados recentes divulgados pela Infosiga mostram que no primeiro trimestre de 2019, o número de mortos de ciclistas triplicou em São Paulo. Vocês sabiam que 70% da fiscalização de motoristas são feitas apenas em oito subprefeituras? E o resto da Cidade?

Por outro lado, vivemos atualmente uma tendência mundial do estímulo ao uso de bicicleta como ferramenta poderosa no combate ao sedentarismo, à poluição do ar e pela melhora significativa da segurança viária, além da qualidade de vida da população.

Em São Paulo, o debate sobre o uso da bicicleta não é novidade. Desde a década de 90, a CET vem estudando formas de incorporar esse importante modo de deslocamento à matriz de transporte da Cidade. A ciclovia da Avenida Faria Lima, por exemplo, estava prevista desde 1995; agora, mais de 20 anos depois, ela já precisa ser duplicada, já que diariamente passam por ela, em média, nove mil ciclistas.

Ciclovias salvam vidas. Quem observa a Cidade vê uma maior presença de ciclistas nas ruas todos os dias. Infraestruturas como a da Avenida Eliseu de Almeida, com um percentual de mais de dois mil por cento desde que foi instaurada, assim como a da Avenida Paulista, demonstram um aumento significativo do uso da bicicleta; a da Avenida Faria Lima registra mais de 300%. Além disso, há uma participação cada vez mais qualificada de defensores da bicicleta em espaços de decisão, pressionando governos pela implementação de projetos e de avanços em políticas públicas, além de Planos Diretores Estratégicos, Planos de Metas, Plano Municipal de Mobilidade, Plano de Segurança Viária, Plano Cicloviário – ainda não apresentado –, Plano Emergencial de Calçadas e Estatuto de Pedestre.

Esses são só alguns dos mais recentes exemplos de que existe acúmulo técnico, político e histórico no tema da mobilidade ativa na Cidade, ainda que se circule a mentira de que ciclovias foram feitas sem debate e sem planejamento.

Não queremos ver o colapso da mobilidade. Para que esses planos saiam do papel para a rua é preciso, além de vontade política, o apoio dos Srs. Vereadores e de uma sociedade engajada e forte na busca constante por transformações estruturais que melhorem a experiência de bem viver na Cidade.

Precisamos de uma infraestrutura segura pela mobilidade a pé e em bicicleta, conectadas por um transporte público eficiente, de baixas emissões e acessível, incluindo para o bolso.

Ciclistas são parte da solução. Organizações como a Ciclocidade, o Instituto CicloBR, a Bike Anjo São Paulo, o Instituto Aromeiazero, o Bike é Legal, o Vá de Bike e a Aliança Bike, lutam pelo direito do ciclista. Engajem-se. Participem. Pedalem.

Vamos lá, ciclistas! (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – O.k. Essas foram as palavras da Jô, representante da Ciclocidade.

Tem a palavra a Sra. Aline Cavalcante, também representante da Associação Ciclocidade.

A SRA. ALINE CAVALCANTE – Boa noite a todas e todos. Gostaria muito de agradecer aos Vereadores a presença aqui hoje. Estou bem emocionada, porque, neste momento, precisamos nos unir para que esse plano cicloviário saia logo na cidade de São Paulo.

Vimos uma apresentação ótima que a Elisabete, da CET, fez, mas não vimos ainda os detalhes desse plano, onde estão as conexões, onde vai ser ampliado. Não se falou em remoções nessa apresentação. Portanto, do que sabemos até agora, não haverá remoções. No entanto, somos pegos de surpresa pela mídia ou por algumas notícias de bastidores sobre um grupo seleta e paralelo de Vereadores pressionando o Prefeito para fazer retiradas. Claro que os Vereadores representam setores e parte da população, mas estamos há um ano participando de processos democráticos para a construção desse plano. Foram mais de dez audiências públicas abertas em todas as regiões da Cidade. Onde estavam esses Vereadores e por que dessa lista paralela do Prefeito com pedido de remoção?

O SR. XEXÉU TRIPOLI – Aline, posso pedir um favor? Fale o nome dos Vereadores para nós ficarmos sabendo.

A SRA. ALINE CAVALCANTE – Eu também adoraria saber, Vereador Xexéu. Adoraria.

O SR. XEXÉU TRIPOLI – Ah, você não sabe?

A SRA. ALINE CAVALCANTE – Não.

Aliás, eu gostaria de registrar que é uma pena o Secretário de Transportes, o Sr. Edson Caram, não estar aqui. Ele me confirmou que viria. É uma pena. Por favor, Elisabete, passe esse recado, porque eu e a sociedade queremos saber quem são os Vereadores contra

a bicicleta.

- Manifestações no recinto.

A SRA. ALINE CAVALCANTE – Quem são?

- Manifestações no recinto.

A SRA. ALINE CAVALCANTE – Estamos aqui, Vereadores, porque acreditamos no processo democrático, participamos dele e queremos respeito com ele. Como muito bem falou a Fernanda, estamos há mais de um ano nessa labuta pela construção de um plano cicloviário, construindo inteligência na CET e construindo entendimento com a sociedade e com comerciantes.

Esse plano era para ter sido lançado no início de agosto; era essa a promessa. Então, não está atrasado somente dois meses, está atrasado faz três anos. Não há apresentação de nada por parte da gestão.

- Manifestações no recinto.

A SRA. ALINE CAVALCANTE – Antes de encerrar, o meu apelo é que os Vereadores desta Casa façam com que o processo democrático seja respeitado. Viemos, lotamos o plenário e queremos ouvir os argumentos dos Vereadores que são contra a bicicleta. Várias pessoas, que fizeram e vão fazer apresentações, trouxeram dados de que a bicicleta salva vidas, de que as ciclovias vieram para ficar, de que ciclofaixas de lazer são importantes para a Cidade, pois aquece a economia, traz turismo, deixa as pessoas saudáveis. Mas cadê os dados desses Vereadores que querem remover ciclovias?

Quero dados científicos, quero comprovação de que a bicicleta é um problema. É muito fácil mandar um whatsapp para o Prefeito dizendo que não quer porque não quer, enquanto estamos há dois meses envoltos a esse plano que sequer foi apresentado e sofrendo com a mídia e com os comerciantes que querem acabar com uma política pública tão importante só por causa de uma lista paralela de Vereadores. É inadmissível, e por isso estamos aqui hoje.

Fico muito feliz de este auditório estar lotado, porque queremos respeito com o

processo democrático.

Muito obrigada. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – O.k. Essas foram as palavras da Aline Cavalcante, representante a Ciclocidade.

Antes da próxima oradora, informo que a Comissão de Trânsito e Transportes sempre esteve à disposição de todos vocês cicloativistas para debater esse assunto, e sempre deixamos isso claro em diversas oportunidades.

Aline, justiça seja feita, os Vereadores que fazem parte da douta Comissão, em momento algum se curvaram diante do Governo ou do Secretário na discussão. Pelo contrário, sempre estivemos à disposição.

Neste momento de audiência pública, seria prudente declinar os nomes desses Srs. Vereadores, mas não há como apontar quem são, porque eu não sei. Agora, se levarmos essa informação ao Governo, quem tem que informar os nomes é ele, não nós, que não sabemos. Só deixo registrado que a maioria dos Vereadores com quem dialogamos sempre foi sensível ao cicloativismo. Deixo isso bem claro.

Fiquei surpreso com essa denúncia feita pela Aline, e é uma preocupação, mas estamos dispostos a dialogar com vocês e a contribuir e ajudar. Falo em nome da desta douta Comissão e de outros Vereadores que também já vieram aqui falar sobre isso.

Tem a palavra o Vereador Xexéu Tripoli.

O SR. XEXÉU TRIPOLI – Sr. Presidente, há duas ou três semanas, quando estivemos na Secretaria de Transportes – inclusive a Elisabete também estava lá –, eu os alertei para não caírem no erro de aceitar de qualquer político – não só de vereador, mas de deputado estadual, de deputado federal, desenhador ou até mesmo de Presidente da República – a promessa de tirar ciclofaixa ou ciclovia por causa de um comerciante amigo do amigo, de um parente, etc. Não caiam nessa situação, pois, do contrário, vamos ficar em cima, vamos ficar observar o que vai ser feito. Pelo que foi apresentado agora há pouco a vocês por esta Comissão, tranquilo.

Então, se vocês, por acaso, tiverem alguma informação de que algum Vereador fez pedido de retirada de ciclofaixa e foi atendido... Abro uns parênteses para ressaltar que há algumas ciclofaixas, que são poucas, que não têm começo ou fim e por onde apenas passa uma ou passam duas bicicletas por dia e, por isso, devem ser readequadas. Com isso, concordo. Agora, retirar, não; temos é que ampliar.

É o que eu falei no início da minha fala: se uma faixa de qualquer avenida de São Paulo for fechada, vão achar que o Prefeito ou o Secretário é maluco, mas, daqui a três anos, será um visionário, porque vai estar cheio de bicicleta.

Este é o meu primeiro mandato, e nós que estamos na política temos que ser claros, objetivos e diretos com quem quer que seja.

Por isso, se tiverem alguma informação concreta de alguém que está atrapalhando o processo, que é bom para o País, não só para esta cidade, por favor, denominem quem são e o que fizeram. Senão, caímos nesse papo de política de “me disseram”, “me falaram”, e aí pode ficar por isso mesmo.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – O.k.

Informo que as inscrições podem ser feitas a partir deste momento, do meu lado direito, com a Fátima; até dez pessoas poderão fazer uso da palavra.

Tem a palavra o Vereador Adilson Amadeu.

O SR. ADILSON AMADEU – A Guarda Civil Metropolitana, por gentileza, - não sei onde está – alguém da Guarda, liberar as pessoas que querem fazer uso da tribuna.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Os que forem fazer uso da palavra, podem descer para cá. Lembrando que serão até 10 inscritos.

O SR. XEXÉU – Sr. Presidente tem uma sugestão do senhor ali que seria justo: cinco pessoas da parte de cima e cinco da parte de baixo. Com isso equilibra.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Serão dez inscritos.

E aí, até para dialogar, recebemos aqui a mensagem de um Munícipe, Elizabete Felix Teixeira, 58 anos, moradora da Av. Ricardo Jafet, sugere a criação de uma ciclovia,

ciclofaixa, na avenida mencionada, ou seja, na Ricardo Jafet. É uma avenida plana, larga e passa pelo Museu do Ipiranga. Ela está sugerindo que ali seja instalada uma ciclovia. Sugestão encaminhada ao governo.

Com a palavra Sra. Lilian Pires.

A SRA. LILIAN PIRES – Boa noite a todos. Agradeço o convite, o espaço da OAB, na pessoa do nobre Vereador Senival Moura e minha fala aqui tem um significado de lembrar um pouquinho daquilo que a nossa Constituição Federal de 1988, registrou e cuja função é do Executivo, do Legislativo e da participação popular.

Em 1988 foi inserida, formalmente, a política urbana na Constituição Federal por meio do Art. 182. E a política urbana trata do que? Trata do viver na cidade. Foi uma luta de muitos anos. Desde 1970, com uma forte participação popular, uma participação de muitos estudiosos, dos juristas, dos urbanistas que culminou com o Art. 182. Depois disso - ali está o nosso Art. 182 - que fala da política urbana. Eu vou pedir para passar mais um, dois... Da nossa Constituição Federal temos o Estatuto da Cidade, a Lei de Mobilidade Urbana e o Estatuto da Metrópole. São todos esses instrumentos que vem para ordenar esse espaço. Derivado da Lei da Mobilidade, temos a obrigação dos planos de mobilidades nas cidades com mais de 20 mil habitantes e sempre com a participação popular. Isso significa que o envolvimento de toda sociedade é muito importante, em todos os debates e ele tem acontecido sistematicamente. Não podemos esquecer que viver na cidade é um direito de todos e que há uma garantia constitucional sobre essa política urbana.

Dentro desse planejamento temos várias discussões para fazer e todas elas estão interligadas e quando estamos falando de mobilidade, estamos falando de transporte de pessoas, transporte de carga, transporte coletivo, estamos falando da mobilidade ativa, andar a pé, de bicicleta e tudo isso precisa ser integrado e discutido dentro do ambiente urbano e pensando na questão ambiental. E só para lembrar, a preocupação é tão grande, ela é tão insistente que temos Agenda 20/30 no mundo todo com 17 AUSD para serem cumpridas, a AUSD de número 11, ela é específica da cidade. Isso significa que nós estamos tratando de

um direito Constitucionalmente, garantido. Estamos tratando de um direito que é o Meio Ambiente saudável onde a nossa Constituição garante e o mundo todo se preocupa.

E dentro disso temos a política de mobilidade urbana do Município de São Paulo, e temos esse plano que já foi debatido amplamente. Já foi dito aqui, não precisamos retomar a questão do debate, não podemos ignorar que a participação popular foi feita e ele foi um processo de construção amplamente democrático. O meu pedido aqui de colaboração, aqui à Casa das Leis, é que, juntamente com toda população, que tenhamos uma comunicação com o nosso Executivo, e que aqui o papel do exercício da cidadania se concretize.

Quando nós estamos falando de mobilidade ativa, quando estamos falando do uso da bicicleta, estamos falando em democratizar espaços, estamos falando em qualidade do Meio Ambiente, qualidade do ar, portanto, nós estamos falando de acesso, falando de movimento de economia, e, portanto, estamos falando de cidadania.

Parabenizo toda à população dos ativistas ciclísticos, a Casa das Leis e peço, em nome da comunidade jurídica, que este plano de ciclistas dessa discussão da bicicleta seja, efetivamente, tratado e definitivamente introduzido. É um processo. Nós precisamos, enquanto sociedade passar por esse processo. É um processo de adaptação, de adequação dos motoristas e de educação. Nós precisamos aprender a conviver. Vivemos em uma cidade, a Cidade tem de ser justa, democrática, igualitária e sustentável.

Muito obrigada!

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Essas foram as palavras da Lilian Pires, Presidente da Comissão de Direito Urbanístico da OAB São Paulo.

Convido a fazer uso da palavra o Sr. Daniel Guth, Aliança Bike, Associação Brasileira do Setor de Bicicleta.

O SR. DANIEL GUTH – Boa noite a todos. Para iniciar, queria quebrar um pouquinho o protocolo, queria enaltecer. Enaltecemos muito o processo participativo e a presença da Câmara Temática, queria muito enaltecer a equipe técnica de ponta que está lá embaixo fazendo o trabalho na CET, na figura do Luiz Gregório. Peço uma salva de palmas.

(Palmas) Tem acompanhado as audiências públicas, tem feito um trabalho desde a gestão passada muito forte por conta do plano cicloviário, queria muito enaltecer isso. E dizer que faz uns quinze dias, eu recebi um whatsapp - me parece que tornou o canal de comunicação do Governo – de um vereador da Casa, dizendo: olha recebi isso aqui do Secretário João Jorge, que conhecemos vereador licenciado, dizendo para os Vereadores indicarem remoção de ciclovias. Primeiro eu fiquei “puto”, depois fiquei, absolutamente, triste porque depois de um ano, como todos falaram aqui, de um processo participativo, quinze dias atrás, vem à figura central do Governo, que faz articulação política do Executivo, pedir indicação de remoção dos Vereadores. E tem vereador que sentou aqui só na abertura, para posar para foto, é campeão de pedido de remoção, que é líder do Governo na Casa, ou seja, essas coisas precisam ser ditas, os dados são públicos. Basta levantarmos os ofícios encaminhados pelos vereadores pedidos de remoções, primeiro tem os pedidos oficiais, segundo tem aqueles feitos por whatsapp que muitas vezes não temos nem acesso. Se pedir lá, não conseguimos a informação. Precisamos colocar os pingos nos “is” e de fato dizer que há um movimento e que esse movimento ao que me parece está envergonhado porque para acontecer nos bastidores por whatsapp é porque de fato não quer aparecer, então, precisamos jogar luz nisso para acabar com essa hipocrisia. (Palmas)

Gostaria de fazer algumas considerações, porque me parece que a pauta da bicicleta tanto no governo, muitas vezes, quanto na Casa Legislativa é uma pauta meio café com açúcar. Uma coisa, meio, vamos lá, os ciclistas, que coisa bonita, cidade bonita, é verde tal, mas é central que a gente discuta, e que a bicicleta esteja na vanguarda das políticas públicas por inúmeras razões que aqui foram pontuadas do ponto de vista social, de direitos humanos, da questão de sustentabilidade, mudanças climáticas, mas do ponto de vista econômico e me parece que a economia é o que dita qualquer políticas públicas. Então temos de trazer a bicicleta, e a cultura da bicicleta para discussão central sobre economia na Cidade de São Paulo. Primeiro lugar, não existe cidade no mundo que funcione sem uma boa política de logística e a bicicleta centrar na logística, inclusive, na Cidade de São Paulo que poucos

sabem e poucos falam sobre isso. Primeiro, a distribuição de bens e mercadorias, e a distribuição de serviços ela é central. Primeiro, a Cidade de São Paulo tem a maior concentração de empresas e bike courier de todas as cidades do Brasil. São 18 empresas estabelecidas fazendo entregas, empregando centenas de ciclistas. Só uma, por exemplo, a Carbono Zero tem mais de 50 ciclistas registrados e mais de cem freelance. Os correios, a maior empresa pública de logística tem 150 carteiros pedalando todos os dias, entregando as cartinhas nos bairros dessa cidade. As entregas autônomas dos ciclistas de aplicativo são trinta mil cadastrados nos aplicativos. Infelizmente, até pela importância, ou pela baixa importância que damos para essa atividade, ciclistas se dedicam 9 horas e 24 minutos aos aplicativos ganhando menos que um salário mínimo. Ou seja, são pessoas que estão aí se aventurando na cidade, movimentando a economia, tentando trazer um pouco de recursos para dentro de casa e a gente não consegue sequer dar condições mínimas, seja de salário, seja condições para eles circularem com tranquilidade, segurança, conforto, Isso é um absurdo. Um comparativo a ciclovia da Faria Lima, apontou 5.4 vezes um aumento de ciclistas com mochila nas costas, quase um ano, 5.4 vezes em um ano.

As entregas dentro dos bairros na centralidade é fundamental. Um levantamento que fizemos no bairro do Bom Retiro, apontou 202 ciclista empregados diretamente com as entregas apenas nos 4km quadrados do Bom Retiro. São 2.349 entregas feitas de bicicletas e triciclos todos os dias levando os produtos, levando de distribuidor ao varejista, e do varejista para o consumidor final de bicicleta, de triciclo, ou bicicletas cargueiras. São centenas de trabalhadores, vários empregados movimentando a economia, poucas pessoas falam sobre isso. O comércio varejista na Cidade de São Paulo de bicicletas temos 2.282 estabelecimentos na Cidade de São Paulo de venda de equipamentos esportivos com bicicletas. Essa atividade gera 23 mil empregos diretos, dois mil reais é o preço médio de uma venda de bicicleta e 88% dessas lojas vendem até 500 bicicletas por ano. No ano de inauguração da ciclofaixa de lazer, apenas em 2009, 30% foi o aumento de venda de bicicletas por conta da implementação da ciclofaixa de lazer nas lojas de bicicletas. Ou seja, gera renda, economia, emprega pessoas,

movimenta economia, e faz com que mais pessoas usem bicicletas. É bom para a cidade, é bom para o mercado também.

A indústria de bicicleta na Cidade de São Paulo. Poucos sabem São Paulo tem indústria apesar de ter se desindustrializado ao longo dos anos. O Estado tem 111 indústrias fabris e de bicicleta no Estado. São 3331 empregos diretos. São Paulo tem, por exemplo, no Largo do Socorro uma fábrica de quadro de bicicletas que produz 25 mil quadros por mês. Um quadro de bicicleta que viaja o Brasil todo vai para Manaus é montado e volta para o mercado brasileiro.

Então São Paulo além de tudo tem indústria de bicicleta e é preciso reforçar e é preciso dar importância a elas também, porque elas movimentam a economia além de fazer com que mais pessoas pedalem. E por fim a economia familiar que é central. Nós analisamos cinco perfis distintos de famílias e seus padrões de locomoção e nos descobrimos que a economia média de um membro dessas famílias que deixe de usar o automóvel em um ano é uma economia de 12.831 reais por ano se ele passar a usar a bicicleta. Num ano em que a Caixa acabou de liberar 500 reais para movimentar a economia, você permitir que a população ganhe no consumo R\$ 12.831 por ano, deixando de usar o automóvel, passa a ser uma questão central para a economia nacional, para aquecer a economia, para permitir que esse dinheiro que vai para a “deseconomia” do automóvel, a “deseconomia” do estacionamento, a “deseconomia” da gasolina, a “deseconomia” de 25% da área urbana construída ser dedicada aos automóveis, passa a ser investido em questões centrais – consumo, comida. Isso é fundamental que seja dito.

Então é preciso, mais do que nunca, dizer que a pauta da bicicleta, além de todos os benefícios, além de todos os ganhos, é central para a nossa discussão, para a economia da cidade, para a economia do estado e para a economia do Brasil. Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Essas foram as palavras do Daniel.

Convido a próxima oradora a fazer uso da palavra, a Sra. Hannah Machado, da Iniciativa Bloomberg para a Segurança Global no Trânsito.

A SRA. HANNAH MACHADO – Boa noite, todas e todos. Eu sou coordenadora de desenho urbano e mobilidade da Iniciativa Bloomberg para a Segurança Global no Trânsito, que é um programa da Bloomberg Philanthropies, que atua em dez cidades no mundo.

Por que nós estamos aqui em todas essas cidades? Porque, ao ano, morrem no trânsito, morrem nas ruas, 1,35 milhões de pessoas. É uma pessoa a cada 22 segundos. Ou seja, desde o momento em que essa audiência começou, 180 pessoas morreram no trânsito. Eu ousaria dizer que seja a quantidade de pessoas que se encontram aqui hoje, e é a principal causa de morte de crianças, jovens e adolescentes.

Esse modelo de cidade, essa matriz de mobilidade que nós, humanos, definimos também implica a morte de 3,2 milhões de mortes anuais por inatividade física e quase 4 milhões de morte anuais por exposição à poluição do ar. E como já foi dito aqui anteriormente, 90% da poluição atmosférica na Região Metropolitana de São Paulo é provocada pela emissão de gases veiculares. Esses pontos que vocês estão vendo que reconstroem a malha viária da cidade de São Paulo, na verdade, é a somatória de todas as mortes e lesões no trânsito desde que esses dados começaram a ser geolocalizados pela CET, desde 2012. E só no ano passado, só em 2018, 849 pessoas morreram no trânsito.

Falamos muito em morte por homicídio. Mas, como vocês podem ver nesse gráfico, os acidentes de trânsito e transportes terrestre só na cidade de São Paulo não ficam para trás. Então estamos falando de um problema que muitas vezes é esquecido, não é sentido, é invisível, mas ele está presente. Eu tenho certeza que todo mundo aqui já perdeu alguém no trânsito.

Esses dados são de 2017, mas eles mostram quais são essas vítimas. E quando vocês olham ali em amarela, em cima, a quantidade de ciclistas, eles representam 5% das mortes, apesar de não chegarem a 1% dos deslocamentos na cidade de São Paulo, de acordo com a pesquisa origem-destino do metrô.

O Plano Cicloviário está previsto no Plano de Segurança Viária, como foi apresentado anteriormente; foi desenvolvido pela Prefeitura de São Paulo, com o nosso apoio

e o de tantas outras entidades e da sociedade civil; e está estruturado em quatro pilares, como também já foi apresentado pela Elizabeth França.

Esse plano está estruturado nas melhores práticas, está baseado em evidências, e incorpora a visão zero – de que nenhuma morte no trânsito é aceitável – e o conceito de sistemas seguros. Então, na visão tradicional, no pensamento tradicional, o problema eram os acidentes. Nessa nova visão proposta da qual a cidade de São Paulo faz parte, assim como uma série de cidades, governos e países ao redor do mundo, nós temos que focar em mortes e lesões graves. No pensamento tradicional, o comportamento humano deve ser perfeito. Nessa nova visão, integramos o erro humano no desenho. Somos humanos, cometemos erros, então o desenho da nossa cidade não pode permitir que paguemos com a nossa vida por um erro, por um descuido. A responsabilidade que era individual – a culpa é de tal pessoa – passa a ser compartilhada – gestores, quem produz a cidade, quem desenha, quem opera e quem fiscaliza também passam a ser responsável por essas mortes.

Do ponto de vista de recursos, na visão tradicional, salvar vidas custa caro; e na visão zero-sistemas seguros, salvar vidas é custo efetivo. E existe uma série de dados mostrando que para cada real investido o retorno é sempre positivo. E, dependendo do estudo, esse valor varia. Mas o que eu quero dizer aqui é que investir em infraestrutura segura é uma economia.

Num pensamento tradicional, há um número ótimo aceitável de mortos e feridos; e na visão zero-sistemas seguros nenhuma morte ou lesão grave é aceitável.

Eu trouxe um exemplo, mas poderia trazer uma série, poderíamos conversar até amanhã, sobre uma ciclovias construída com segurança na cidade de Nova York que teve um impacto positivo – diminuição de feridos, diminuição de atropelamentos, diminuição de veículos em alta velocidade e aumento nas vendas do comércio. Isso significa que investir em ciclovias não é somente um fator de segurança para os ciclistas, mas para todos os usuários da via – para quem está a pé, para quem está no carro ou para quem está no transporte coletivo.

Essa pirâmide apresenta a visão de cidade em que as cidades brasileiras se

baseiam desde os anos 60-70, em que coloca o carro no topo, e a prioridade é o tempo de deslocamento, o tempo de viagem e velocidade alta. A Política Nacional de Mobilidade Urbana inverte essa pirâmide e estabelece com muita clareza onde que o pedestre tem que estar e no primeiro lugar – é ele que tem de ser priorizado quando fazemos o desenho da nossa cidade –, seguido de ciclistas, do transporte coletivo; depois, as cargas; e, por último, os modos individuais motorizados.

Essa imagem mostra a pesquisa em que apresenta que pelo menos 1/3 dos deslocamentos na cidade são feitos exclusivamente a pé, 1/3 no transporte coletivo e 1/3 no individual motorizado. E se a gente considera quem anda a pé para pegar um ônibus, também tem algum trecho do deslocamento feito a pé. Aí não está mostrando, mas as viagens de bicicleta aumentaram, 43%.

Eu só queria fazer uma pequena digressão, uma análise mais cuidadosa das viagens motorizadas.

Quando pegamos todas as viagens que foram feitas de carro na cidade de São Paulo e as dividimos por trechos percorridos, vemos que metade dessas viagens são para deslocamentos de até 5 km, que é uma distância aceitável para ser feita a pé, principalmente de bicicleta. Isso demora talvez dez minutos de bicicleta, 40 minutos a pé.

Será que estamos fazendo um bom uso do nosso espaço viário tão precioso, das nossas ruas? Quando olhamos o espaço ocupado pelos diferentes modos de transporte... Essa imagem mostra com muita clareza qual é o espaço necessário para deslocar 50 pessoas – a pé, de bicicleta, de ônibus ou em carro. E o 33 vezes carro é porque temos, em média, 1,2 pessoas por carro se deslocando pela cidade. E se pensarmos em veículos por aplicativos, veículos autônomos, esse número continua o mesmo.

Nesse exercício em que temos, à esquerda, uma rua orientada para deslocamentos de carro, e, à direita, uma rua multimodal, vemos que podemos alcançar um número maior – até duas vezes e meia maior – de pessoas se deslocando.

Ouvimos falar muito por aí: “Ah, se colocar ciclovias, a cidade vai parar”, “Se

colocar faixa exclusiva de ônibus, a cidade vai parar”. Não, pelo contrário, porque estamos falando em pessoas se deslocando, e não, necessariamente, em veículos. E o que queremos é poder se deslocar pela cidade com qualidade e segurança. Por isso, é muito importante pensar nessas ruas multimodais, em que levamos em consideração todos os usuários da via.

Mais ciclovias significam mais ciclistas com menor risco. Esses são os dados das capitais norte-americanas que tiveram expansão cicloviária. E elas, como vocês podem ver, apesar do aumento dos ciclistas, induzidos pelo aumento de ciclovias, enfim, não aumenta o número de ciclistas mortos ou gravemente feridos.

Tivemos resultados semelhantes em Copenhague: aumento de quilômetros pedalados, e queda de risco.

Na cidade de São Paulo, o caso da ciclovia é memorável. O gráfico, embaixo, mostra que tem uma quantidade de ciclistas constantes. Quando chega a greve dos caminhoneiros, em maio de 2018, esse gráfico sofre um impacto, um aumento de ciclistas. Na sequência, entram as bicicletas compartilhadas, e atingimos essa média de nove mil ciclistas por dia na Faria Lima. E antes da ciclovia ser implantada, não conseguíamos nem imaginar esse número. E o que acontece que aumentou tanto? Temos uma infraestrutura de qualidade, que, como já foi dito aqui, até precisa ser duplicada – que bom problema.

Quando fazemos um projeto de ciclovia, nós precisamos pensar em todas as idades e habilidades. Essa infraestrutura implantada tem que ser adequada para uma criança a um idoso. E se levarmos em consideração esses parâmetros, a infraestrutura vai ser, por consequência, segura para todos.

A infraestrutura tem que ser desenhada de acordo em função da velocidade de veículos e do volume de veículos. Então quanto maior velocidade e volume, mais segregada ela tem que ser. Então podemos ter uma série de tipologias, que podem ser desde uma rua compartilhada até uma ciclovia totalmente segregada, desde que sejam garantidos todos os parâmetros de segurança de acordo com essas duas variáveis.

Quero apenas chamar a atenção para a velocidade, que é um fator de risco quando

falamos em segurança no trânsito. Imagino que grande parte de vocês já tenham visto esse gráfico que mostra o risco de morte do pedestre em função da velocidade de impacto. E temos aí uma progressão. A 30 km/h, você tem 90% de chance de sobreviver, enquanto que, num impacto a 60km/h, o pedestre tem 90% de chance de morrer, ou seja, apenas 10% de chance de sobreviver.

Como eu já falei para vocês, a infraestrutura cicloviária pode assumir uma série de tipologias, mas ela não se encerra na infraestrutura na rua, já que também agrega outros itens muito importantes. Então, quando vemos os últimos dados da pesquisa origem-destino do Metrô, observamos que apenas 5% das viagens feitas de bicicleta são integradas com outros modos de transporte. Então 95% das viagens são feitas exclusivamente a pé, sendo que a bicicleta é um modo de deslocamento que, por sua praticidade, é muito interessante para fazer a última milha, ou seja, o último quilômetro. Ou seja, saiu do trabalho, pegou um transporte de alta capacidade; depois, para chegar a casa, aquele trajeto final, pegou a bicicleta – e esse é um trajeto adequado para fazer de bicicleta, desde que haja bicicletários. Então o que eu quero colocar aqui também é que para a gente aumentar ainda mais, trazer mais segurança, daí, sim, segurança pública para o uso da bicicleta, os bicicletários são muito importantes.

Há uma série de manuais que apresentam parâmetros para desenho de infraestrutura segura. E há uma série de pesquisas que mostra como ter mais infraestrutura é importante, como ciclovia é indispensável para que a bicicleta seja usada como meio de transporte. Como há uma aceitação de 89% da população para a implantação de ciclovias – apenas 11% da população paulistana é desfavorável à implantação de ciclovias e ciclofaixas.

Se atingirmos o potencial “ciclável” da cidade de São Paulo, teremos uma redução enorme em emissão de CO2 e também economia no setor de saúde, e esses dados ainda são bastante conservadores, porque levam em consideração apenas doenças respiratórias.

Era isso. Espero ter contribuído para o debate.

Muito obrigada. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – A Hannah fez apresentação durante 15

minutos, 48 segundos e 32 milésimos.

Convido os inscritos para fazerem uso da palavra, até três minutos para cada um, conforme combinados.

O primeiro inscrito será o Thomas Wang, Bikes Zona Sul.

O SR. THOMAS WANG – Boa noite a todos os presentes aqui.

Vou me apresentar rapidamente. Eu sou o Thomas Wang, do Bike Zona Sul e membro da Câmara Temática de Bicicleta, como a Fernanda.

Eu fui atropelado duas vezes já. Num atropelamento, o motorista furou o sinal vermelho, me arremessou, passei por cima do carro dela. Eu fiquei oito meses sem poder pôr o pé no chão por causa disso. Tive fratura exposta. Bem, e não preciso contar o desespero dos meus pais, que eu perdi prova do colégio, que eu perdi vestibular. Esse tipo de coisa todo mundo já viveu alguma vez na vida – ou não, não sei; espero que não. A segunda vez foi duas semanas atrás, na Vila Mariana, Rua Domingos de Moraes, que também já deveria ter ciclovias, mas, por “n” razões burocráticas, não saiu. E agora tivemos a notícia recentemente de que ela vai sair.

Eu perdi um grande amigo, Igor Gabia, por falta de ciclovias.

O meu pai trabalha na Liberdade, e mora na Vila Mariana, que não vai para o trabalho de bicicleta. Ele pega o carro ou anda até o metrô porque não existe ciclovia, e ele tem medo. O único jeito de você tirar ele de casa para andar de bicicleta é dentro da ciclovia. Ou seja, quando tem a ciclofaixa de lazer, nós podemos sair juntos, porque ela passa perto de casa; fora isso, não dá, porque temos avenidas intransponíveis. Meu pai tem 65 anos. Minha irmã acabou de fazer 18. Ela vai à faculdade de metrô e, por causa das baldeações e tudo mais, tem que andar, mais ou menos, dois quilômetros em cada ponta, porque não há outra opção além de andar e pegar o metrô cheio, porque, de carro, ela também não vai, porque vai demorar uma hora para chegar a qualquer lugar.

Como a Sra. Fernanda falou, a gente teve um processo democrático de mais de um ano, já sob gestão da Sr. Prefeito Bruno Covas, com a câmara temática e a CET, trabalhando.

Não sei quantas reuniões houve, mas já houve mais de vinte depois da gestão Covas, durante a gestão Covas. Houve *workshops* abertos e audiências públicas e eu pessoalmente, Thomaz, por Facebook e por e-mail, mandei e-mail e mensagens em Facebook para vários Vereadores que eu conheci de determinados bairros, avisando sobre audiências e *workshops* naquelas regiões; e nenhum dos Vereadores que eu entrei em contato respondeu ou não compareceu. Posso pegar a lista e passar para os senhores, se quiserem. Tenho o *print* dessas imagens.

Há outra coisa interessante: Em havendo esse debate, a Câmara, nas suas redes sociais, falou que o debate sobre bicicletas está começando. O debate não está começando. O debate já existe há mais de seis anos. Se pegarem o histórico de São Paulo, verão que é antes de eu nascer, para ser sincero. Houve um grande *boom* durante a gestão Fernando Haddad. Para quem anda de bicicleta, percebe a diferença, e a gente tem que tirar essa alçada, de polarizar, porque é o PT, porque é o PSDB, porque é ele ou é a gente; e pensar em política pública. A gente tem os dados.

Foi mostrado o número de mortes. É uma estatística. A gente tem dados que comprovam que o comércio melhora. A gente tem dados que comprovam que a saúde pública melhora, e que as doenças diminuem, as causas de doenças. Eu sou um desses exemplos. A gente tem os exemplos de quantas pessoas já morreram. Sinceramente eu não sei o que falta para a burocracia geral, seja a legislativa, executiva e técnica e a sociedade civil realmente se mobilizar e lutar. É ruim, às vezes, por que a pessoa tem hábito de estacionar em um lugar e vai ter que estacionar em outro? Talvez, mas a questão é pensar nas vidas que estão em jogo. Não é só a minha vaga, o meu comércio ou o que for. É uma coisa que a gente tem que construir juntos. Nos *workshops* que a gente fez, inclusive havia gente da Associação Comercial que falou: “Olha, há a ciclofaixa de lazer. Será que a gente não consegue fazer uma ciclovia aqui? Isso porque, durante os domingos, quando há ciclofaixa de lazer, isso melhora para mim”. A gente falou: “Podemos. A gente inclui isso no plano. Coloca a sua sugestão no papel e vamos ver o que a gente consegue fazer com a CET”. Há toda uma área técnica, que está ali no canto, muito bem representada, que pega o estudo, olha o mapa e vai à rua ver

como funciona.

Eu tive a experiência de morar fora. Morei em Los Angeles e em Nova York. Los Angeles é uma cidade conhecida por carros. Estão simplesmente desmontando as *freeways*, *highways*, que são os minhocões da vida, as marginais, colocando uma linha de metrô, um corredor de ônibus e uma ciclovia. É isso. Estão desmontando grandes avenidas que foram pensadas antigamente só para carros, porque perceberam que a matriz do carro é inviável. Então, é uma coisa que a gente tem que construir. A gente não pode deixar que nossas opiniões pessoais, o nosso bairrismo ou o nosso achismo fique. A gente se baseia muito na nossa opinião, em que a gente vê, mas a gente tem números para provar, e há pessoas que estão aqui porque foram atropeladas e porque perderam alguém. Então, a gente tem que pensar qual a Cidade que a gente vai deixar. Não penso em filhos ainda, mas eu penso para mim, para minha irmã e para quem vir depois de mim. Qual é a herança que a gente vai deixar? A gente quer uma Cidade que tem aquela mancha cinza no céu, onde não se vê estrelas à noite ou a gente quer deixar uma Cidade onde a pessoa possa andar até o mercado, andando e pegando bicicleta? Ou ela vai ser sempre obrigada a pegar o carro e demorar horas para chegar? Ou vão querer que alguém morra no caminho, porque não fizeram uma ciclovia ou não reformaram uma calçada? Ciclovia salvam vidas. Isso é o principal que a gente está defendendo aqui. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra o Sr. João Alexandre Binotti, do Coletivo Bike zona Leste.

O SR. JOÃO ALEXANDRE BINOTTI – Boa noite. Eu sou o ciclista Binotti, o chato que manda mensagem para a Globo, falando sobre a estrutura de Ermelino Matarazzo. Eu gostaria de colocar um ponto aqui: o comprometimento de alguns Vereadores sobre a situação da ciclofaixa de lazer na capital paulista. Eu queria saber quem que poderia estar dizendo se vai continuar e quando vai continuar. Na região do Tiquatira, muita gente perdeu o emprego, não só o pessoal que ficava nas bandeirinhas, que ficava de mecânico, mas os ambulantes também. (Palmas)

Eu gostaria de falar também que Ermelino Matarazzo poderia tirar muito bem todos esses *slides* que estão passando, que são muito bonitos, com muitos gráficos, mas têm tudo o que uma estrutura cicloviária precisa: ciclofaixa, ciclovia e ciclorrota. A ciclofaixa recentemente foi apagada, por causa de uma obra da Sabesp. Eu questionei a Sabesp, via Twitter. Falaram que vão contratar uma empresa para fazer a pintura e, até agora, nada. Com certeza, eu duvido que vai ser feito.

A ciclorrota existia ao lado de uma igreja. Também foi apagada. Por *lobby*, para serem estacionados veículos na via pública. Eu tenho fotos e eu tenho vídeos de veículos estacionados no mesmo local, com placa de Proibido Estacionar. Eu vejo fiscalização ali. Há ciclofaixa vandalizada há mais de quinze em Ermelino Matarazzo. Há protocolo, audiência pública, mensagem em redes sociais, foto e tudo. Eu vi alguma mudança? Eu não vi nenhuma. Com todo respeito, eu não acredito que esse plano cicloviário vai ser feito, porque Ermelino Matarazzo faz quinze meses... Eu fui atropelado numa ciclofaixa da Avenida Imperador, que, por meio do plano de segurança viária, já morreu gente ali. Eu poderia hoje não estar aqui. Eu não sei se eu vou chegar a casa, se algum motorista vai me atropelar. Eu tenho um amigo ali na parte de cima que também foi atropelado, e a ciclofaixa não é falta de estrutura, não é mau planejamento; é falta de fiscalização. A CET não chega à zona Leste. A Polícia Militar não chega de bicicleta à zona Leste. Todo o pessoal fica na Avenida Paulista. Estou para ver o dia em que eu vou ver um ciclista, um policial ou um GCM andando em ciclofaixa na zona Leste, andando na Assis Ribeiro, andando na Avenida Imperador, na Avenida São Miguel. Houve Subprefeito de São Miguel falando que qualquer um poderia morrer de infarto subindo a ciclofaixa da Avenida São Miguel. Eu ouvi isso do Subprefeito. Eu estou aqui em estado de nervo de tanta audiência, de tanta falação, de tanto plano, de tanto estudo e efetividade nada. Na ciclofaixa da Avenida dos Metalúrgicos, em Cidade Tiradentes, há donos de academia que deveriam louvar o esporte que há ali, por haver ciclofaixa na porta de sua casa. Queremos a ciclofaixa em todas as ligações possíveis, porque se a minha vida não é importante para quem é político, para quem é secretário ou para quem seja o que for, então, vai haver um inferno

nesta Cidade, porque esse negócio de falar que não passa um ciclista, por dia, na ciclofaixa, se eu passar ali, eu sou importante. Se é visão zero, então é visão zero. (Palmas)

Não interessa se passam oito mil ciclistas numa ciclovia. Se passar um já é suficiente. Há uma cadeirante, numa ciclofaixa que foi apagada. Pode ser requalificada? Isso eu já não sei. A questão é que não há nenhuma indicação para o motorista do carro, que aquilo ali vai ser requalificado. Então, os carros passam e ocupam espaço. Se é para haver compartilhamento de vias, tem que haver fiscalização. Eu quero ver muita fiscalização.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Tem a palavra a Sra. Vera Penteado, da Câmara Temática - zona Central.

A SRA. VERA PENTEADO – Olá, pessoal. Boa noite para todos. Não parece, mas eu tenho 64 anos de idade, talvez por causa da bicicleta. Eu pedalo bastante. Já faz uns 59 anos que eu pedalo sem rodinhas. Imaginem nove mil pessoas deixando a ciclovia da Faria Lima e pegando o seu carro. A CET já imaginou? Da mesma forma que eu estou fazendo essa conjuntura, eu tenho mais uma coisa para os senhores: São Paulo envelhece. Nem todo ciclista é um garotão sarado, poderoso em cima da sua bicicleta. Há idosos e crianças, e eu posso garantir que eu conheço muitas pessoas da minha idade que, se tivessem infraestrutura, na Cidade, estariam pedalando em vez de estar no carro. Agora imaginem a vovozinha aqui daqui a uns dez anos no carro, imaginem toda essa Cidade envelhecendo dirigindo. Não seria muito melhor se estivessem pedalando uma bicicleta na ciclovia? Imaginem só a quantidade de gente que vai envelhecer nesta Cidade. A proporção está aumentando e não vai haver oportunidade de andar de bicicleta. Eu fico pensando em quantas pessoas estão deixando de serem saudáveis, mais rejuvenescidas, como eu, assim. Os meus amigos falaram: “Não se esqueça de dizer a sua idade, senão ninguém vai acreditar”. Quem quiser ver meus documentos, pode ver.

Além das pessoas idosas e das crianças, há os cadeirantes. A gente tem que pensar nos cadeirantes, que têm ocupado as ciclofaixas e as ciclovias, com mais segurança,

porque, na Cidade, nós temos calçadas com degraus. Nós temos verdadeiras escadarias pelas calçadas, e o único jeito de eles se movimentarem pela Cidade é pelas ciclofaixas e ciclovias. Então, não é só no garotão sarado que a gente tem que pensar, não é só na ciclovia e na pessoa que vai pedalar a bicicleta toda. Não, gente, nós temos que pensar em inclusão, e se é um caso de inclusão, nesta Cidade, é o caso das ciclovias e ciclofaixas.

Obrigada. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra o Sr. Eduardo Júnior, do Centro Democrático dos Engenheiros.

O SR. EDUARDO JÚNIOR – Eu queria agradecer a presença de todos. Digo que a gente pode errar. Errar é humano, e quanto aos 400 quilômetros que foram feitos pelo Sr. Haddad, naquela ocasião, nós não tivemos oportunidade de opinar nem em *workshop* e nem em audiência pública e em nada que foi feito. Foi feito por um grupo, praticamente que permanece ainda dentro da Câmara e do processo decisório.

A ciclofaixa de lazer não existe em lugar algum do mundo. Há data marcada para acontecer? Não. Uma metrópole não pode dizer para uma criança que só em sábado e domingo ela pode andar de bicicleta na Cidade. Então, por que o Bradesco saiu? Saiu porque percebeu que estava desatualizada. O que eu vivo sugerindo, na câmara temática, é que seja feita concessão de espaço viário, para que possam colocar um símbolo do Bradesco, numa ciclovia, e dar manutenção. Então, não se evoluiu isso e acabou.

Outra coisa: Quando pensam na fechar quadrantes de bicicletas, peguem o meu exemplo da Rua Guapiaçu. Eu quero que alguém me justifique tecnicamente. Até aqui eu só ouvi blabláblá. Eu sou engenheiro civil, sou urbanista e gostaria que houvesse um sentido profissional.

No meu bairro, só fazem montanhas. Só há ciclovias que sobem e descem morros.

Eu estou falando que eu estou subindo a Maratãs. Subindo lá e descendo a Manguatás, enquanto eu poderia vir pela declividade de córrego. Poderia chegar à estação São Judas, fazer a conexão com a estação São Judas. Poderiam ir do Parque Ibirapuera, que

está engessado, de Vila Mariana para o Parque Ibirapuera. Só iam atravessando a ponte Matarazzo, e, na segunda-feira, há o Museu de Arte Contemporânea. Lá fica uma calçadinha para passarem e têm que atravessar pela Ponte Matarazzo. É legal isso? Para o lado sudeste também está travada. A ciclovia está terminando a duas quadras do Parque das Bicicletas. Coloquem o Parque das Bicicletas para as crianças pedalarem até doze anos. Tenham vergonha e coloquem uma ciclovia na frente da Secretaria Municipal de Esportes. Termina a ciclovia a uma quadra dela. Que conceito é esse? Estou falando errado?

Decidiram fazer os 400 quilômetros do Haddad fechados, em grupinhos. Eu tentava dar a opinião lá, e ninguém queria saber. Querem politizar a ciclovia em São Paulo, mas se esquecem de que aqui, nesta mesma sala, o primeiro plano cicloviário do Macena quem fez passar fui eu. Cheguei aqui e estava lá na galeria.

Eu quero que me justifiquem a permanência da ciclovia da Guapiaçu e venham com posturas de decidir, não por audiência pública, por participação em audiência pública e não por *workshop*. Falam em ciclovias em São Paulo para pessoas experientes em andar de bicicleta. Agora coloquem o seu filho para andar na Jabaquara.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra o Sr. Christopher Willy, da Bike zona Sul.

O SR. CHRISTOPHER WILLY – Boa noite a todos. Eu acho o que falar sobre dados científicos é chover no molhado, porque já foi bem apresentado por todos que já estiveram aqui. Fico até feliz ao ver dados científicos. Falar como ciclovias preservam vidas e acalmam o trânsito é chover no molhado, porque já houve apresentações muito bem feitas, e é legal ver Ciências sendo valorizada, numa era quando se vigora o pensamento anticientífico.

O que tenho a dizer aqui é uma reflexão. O que a gente vê são como o Vereador Dalton Silvano, que anuncia publicamente, na sua página do Facebook, que vai remover a ciclovia do Cambuci, a pedido de comerciantes. Vemos a distrital do Ipiranga, a Associação Comercial de lá mandando e-mail. Eu já recebi e-mail dizendo: “Mapeiem as ciclofaixas que atrapalham o seu comércio, que nós vamos pedir para Vereadores as remover”. Eu questionei

e aí me removeram no *mailing*, mas estão aí.

Eu queria levantar um questionamento: Quanto a esses comerciantes, que compõem o capital político de muitos desses Vereadores, que querem remover as ciclovias, o principal argumento deles é que as ciclovias tiram as suas vagas, e aqui foi demonstrado cientificamente que ciclovias preservam vidas. Isso é relevar o nível de psicopatia de um Vereador e de um comerciante, que acha que uma vaga vale mais que uma vida. Eu queria ver levar essa reflexão dos Vereadores aqui presentes e dos comerciantes que estão vendo isso, que estão aqui presentes, e reflitam sobre isso: Uma vaga na frente do seu comércio vale mais do que uma vida de uma pessoa que passa ali? Uma pessoa indo comprar vale mais do que a vida de uma pessoa que transita ali, que usa aquela ciclofaixa para chegar a algum lugar? Ciclofaixas preservam vidas, e eu acho que vidas são importantes. A vida de todos nós aqui tem um valor, agora uma pessoa que troca a vida por lucro tem algum nível de psicopatia.

Era só isso que eu tinha a dizer. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra o Sr. Marcelo Del Mastro, arquiteto urbanístico.

O SR. MARCELO DEL MASTRO – Olá. Boa noite a todos. Hoje de manhã, eu estava passando pela Faria Lima e vi um congestionamento enorme de bicicletas. Aí eu comecei a lembrar de quem eu andava há muito tempo, quando a gente via um outro ciclista na Cidade. A gente era quase chamado de ET, por estar andando de bicicleta em São Paulo. Quando achava outro ET, ficava feliz.

Como foi dito aqui, eu vou reforçar de novo que foram marcados nove mil ciclistas na Faria Lima. Uma senhora falou: “Imaginem se esses nove mil ciclistas pegassem os seus carros”. Aí eu comecei a imaginar. Um carro ocupa parado, sem contar o recuo que teria que ter para outro carro, uns quatro metros e meio. Se pensarem na distância, em movimento, isso aumenta. Aí então começa a ser de dez metros, dependendo da velocidade, mas, numa velocidade baixa onde andam, em São Paulo, são dez metros. Então, esses nove mil carros a mais, na Faria Lima, equivaleriam a 90 mil metros de linha de carros só na Faria Lima. São 90

quilômetros, numa avenida que tem poucos quilômetros. A velocidade média, na cidade de São Paulo, em horário mais de pico, é menos do que dez quilômetros por hora. Eu estou com 50 anos, já andei de carro e marquei no Strava, um aplicativo que a gente usa em bicicletas. Eu nunca consegui mais de nove quilômetros por hora, sendo otimista, pegando vias boas, e agora se eu quiser sair de Alto de Pinheiros até à Paulista, em horário de *rush*, eu não vou fazer mais do que 6,5 quilômetros, por hora. Isso é um pouco mais do que andar rápido, a pé. Não é nem correr. É uma velocidade ridícula, é uma ilusão que alguém tenha um carro, que chega a desenvolver 30 km quando abre o semáforo e para nos semáforos posteriores, fica um minuto, 50 segundos, o que deixa a sua média cair para o chão.

Estou na casa dos 50 anos e, com essa idade, faço 23,5 quilômetros, de média, da Paulista até Alto de Pinheiros. Sendo bonzinho, consigo ser de três a quatro vezes mais rápido do que um automóvel.

Todo mundo pergunta das subidas. Mesmo na subida se consegue ser mais rápido do que um carro em horário de *rush*, mesmo subindo a Bela Cintra, se consegue, com 50 anos, ser mais rápido do que um carro. A gente tem de parar.

Os urbanistas de qualquer metrópole civilizada sabem que o carro se tornou obsoleto, por isso ele está sendo restringido e proibido nas grandes cidades civilizadas. Estou falando das civilizadas, porque as de terceiro mundo estão aumentando seus carros, as mais retrógradas também, enquanto seus problemas crescem, porém as cidades mais envolvidas estão vendo a qualidade de vida subir drasticamente.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Vamos concluir, por favor.

O SR. MARCELO DEL MASTRO – Está certo.

Quero falar ainda sobre a economia, o cara falou de 12 mil reais de economia para alguém que tem carro. Há um estudo antropológico que diz que o primeiro sinal de que uma família saiu da pobreza é quando ela possui uma bicicleta. Sai da miséria e vai para a pobreza. O sinal da diferença de todas as famílias que saíram da extrema pobreza e foram para pobreza, é que tinham uma bicicleta.

Esses 12 mil podem ser importantes para uma família da classe média, mas R\$ 14,36 pode ser muito mais importante para uma família pobre.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Vamos concluir, Marcelo, por favor.

O SR. MARCELO DEL MASTRO – Inexoravelmente, as ciclovias vão tomar conta da cidade de São Paulo. Pode ser daqui a dois anos, 20 anos ou 50 anos, mas é inexorável esse caminho. Vai depender do nosso grau de civilidade.

O Prefeito Haddad já marcou o seu nome na história em relação à ciclovia. Agora, quero saber quem vai ser o próximo Prefeito a terminar essa história. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Convido o próximo, rapidamente, o Sr. Jean Carlos Martin do Vale, Câmara Temática das Bicicletas. Peço que cumpra os três minutos. Em seguida falará o Sr. Danilo Bifone.

O SR. JEAN CARLOS MARTIN DO VALE - Olá, boa noite a todos. Meu nome é Jean Carlos, venho representar a Câmara Temática das Bicicletas e o Coletivo Bike zona Leste.

Quero começar dizendo que a gestão Doria-Covas foi uma desgraça para esta cidade (Palmas), foi mesmo. Dois anos e meio com as ciclovias paradas, com a Cidade sendo totalmente desindustrializada, com um índice de desemprego aumentando absurdamente, enquanto isso a indústria de bicicletas crescendo. Essa é a marca clara de como a indústria da bicicleta e o ciclismo vêm avançando cada vez mais, tanto na Cidade, como Estado e no País.

Quero começar respondendo ao meu colega Binotti, da zona Leste. Ele disse que não vê a PM andando de bicicleta nas ciclovias. Não vê mesmo. Mas esta semana eu vi a polícia andando de moto em cima da ciclovia da Ragueb Chohfi. É um ótimo começo.

Sobre um caso pessoal meu, do meu sobrinho Vítor Felipe, de 10 anos, ele sofreu um acidente em cima de uma ciclovia na Rua Forte da Ribeira. Foi ocasionado, nesta ótima gestão, horrível, por um buraco com 2 metros de extensão e 40 centímetros de profundidade. Uma criança de 10 anos, mesmo equipada, foi parar num hospital, graças a esses incompetentes, assassinos, homicidas e omissos a todos os problemas que vêm causando a

nós. Suprimem uma demanda cada vez maior, suprimem uma malha que simplesmente não cresce, pela falta de vontade política das pessoas.

Eu queria pedir a todos os Vereadores que estão ouvindo que foquem na zona Leste, porque ela tem 52% de falta de conexões e o maior número de desconexões em toda Cidade.

É um absurdo que tenhamos trabalhadores que atravessam a Cidade, como eu, que ando 50 km, por dia, 25 para ir e 25 para voltar do serviço, obrigado a me expor ao trânsito assassino, para o qual a CET não cumpre a fiscalização. Ninguém se importa em formar os condutores para que eles tenham um mínimo de empatia e respeito por todos nós.

Os trabalhadores são obrigados a se expor ao risco diário. Colocar o pé na rua na cidade de São Paulo é como quase pedir para morrer, porque todas as pessoas que estão no poder, hoje, são omissas aos nossos problemas e às nossas vidas.

É simples. Eu só quero vontade política. É fácil chegar à beira da eleição, um ano antes, e, do nada, surgir 100 quilômetros de ciclovia. Nos outros três anos ninguém ouve falar. Eu ouço grilos.

A gente tem de começar a se rever como população também e marcar o nome dessas pessoas que aparecem só no último ano do seu mandato prá querer vir nos agradecer. Porém, nos outros três anos, se nós mandamos um *e-mail* ou uma ligação para o gabinete: “Ah a gente vai retornar. Não se preocupe não, fique tranquilo que nós vamos retornar.”

Para finalizar a minha fala, quero agradecer a todos que estão presentes. É um prazer ver esta Casa cheia do povo, por mais que nós não tenhamos a mesma oportunidade de estar aqui falando, é um prazer ver todos vocês. Espero que tomemos mais essa postura de vir à Casa do povo realmente e enche-la de pessoas do povo, não por aquelas que estão vendidas aos pequenos comerciantes que simplesmente não raciocinam na base dos dados, que vão ser beneficiados pelas ciclovias que nós estamos aqui lutando, dando a cara a tapa para vê-las surgirem. Logo mais vão ser beneficiados por nós esses que, hoje, lutam contra nós.

É um prazer ver todos aqui. Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Essas foram as palavras do Sr. Jean Carlos Martin do Vale, Câmara Temática das Bicicletas, que pontuou algumas situações relacionadas à zona Leste que, realmente, tem razão. Infelizmente, é um ponto da Cidade que tem um viário muito atrasado, muito antigo, mas não tem espaço para fazer nada. Infelizmente.

Convido para fazer uso da palavra o Sr. Danilo Bifone, do Muda Mooca. Em seguida, falará o Sr. Arlindo Amaro.

O SR. DANILO BIFONE - Boa noite a todas e todos. Sou o Danilo, do Muda Mooca, planto árvores voluntariamente há 20 anos nas calçadas. O que isso tem a ver com a bicicleta? Muito antes disso eu já usava a bicicleta como meio de transporte.

Quando aquele senhor ali sentado falou que o Haddad fez ciclovia, o Plano Cicloviário não estava na pauta do Haddad. A bicicletada foi lá e levou essa iniciativa. Ele abraçou e colocou 400 quilômetros de ciclovia na cidade de São Paulo. (Palmas)

É muito importante a gente saber que quando o prefeito atual entrou e falou que as ciclovias foram distribuídas como orégano em uma pizza. Mas é bom saber que cada centímetro de ciclovia é importante para cada um que está aqui. Não só aos que estão aqui, mas por traz de cada ciclista aqui que tem experiência, assim como eu, que consegue andar numa avenida movimentada, tem um monte de gente que pergunta: “Mas como você vem para o trabalho de bicicleta? Não é perigoso? Poxa, se tivesse ciclovia até aqui eu viria.” Esse tipo de questionamento, cada um de nós, tem que ouvir.

Eu ouço dos comerciantes que olham para o próprio umbigo e dizem: “Ah eu vou perder a minha vaga de estacionamento, vou perder os meus clientes.” Cada um quer olhar para o seu próprio umbigo, mas não olha prá o ar que respira, não olha o veneno que está respirando. A gente não sabe, mas boa parte do ar que a gente respira é material particulado em suspensão da queima incompleta dos combustíveis fósseis. Ou seja, é a fuligem.

Enquanto a Organização Mundial da Saúde estabelece que o limite máximo tolerável de material particulado em suspensão é de 50mcg/m³ de ar, em São Paulo, a Cetesb

estabelece que o limite é de 150mcg/m³ de material particulado em suspensão. Nós respiramos veneno que nos leva para o hospital doentes. Que fala isso não sou eu, mas o Professor Paulo Saldiva, da USP.

Políticas públicas têm de ser feitas não só pensando em quem pedala ou quem pensa em pedalar, mas também nas pessoas que estão dentro do carro, do ônibus, da lotação, do Uber, ou coisa que o valha.

Deixando um recado bem claro, eu sou gordo, peso 102 quilos, Sr. Eduardo, já subi a Rua Guapiaçu com uma fixa.

- Manifestação na galeria.

O SR. DANILO BIFONE - Talvez o senhor não saiba nem o que é uma fixa, mas desafio o senhor. Eu troco, eu aposto a minha bicicleta pelo seu carro que eu subo a Guapiaçu a hora que o senhor quiser.

Muito obrigado a todos. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Convido para fazer uso da palavra o Sr. Arlindo Amaro, arquiteto.

O SR. ARLINDO AMARO - Boa noite a todos. Sou Arlindo Amaro, da região do Ipiranga. Então gente, o que nós falamos aqui, o que já foi falado, sobre a ordem, quero falar sobre planejamento urbano que nesta cidade não se vê falar. Não se vê fazer.

Nós temos o Plano Diretor, da cidade de São Paulo, desde o ano 2002. Está aqui: o que nós queremos para São Paulo de 2000 a 2010. Nada foi feito. Tinha os Planos de Bairro. O que foi feito? A nomeação de subprefeitos, 32 subprefeituras que não têm organização sequer nenhuma. São economistas, médicos, mas não são urbanistas. Como que vai se fazer um Plano de Bairro de qualidade, se a Cidade começa na porta da minha casa?

Nós temos problemas sérios com o meio ambiente. A falta de organização está no planejamento urbano. O que falta é isso.

A gente repete, repete Vereadores e nada se faz para acontecer. Nós precisamos mudar a forma de pensar. Precisamos de uma cidade melhor.

Hoje, andando na Praça da Sé, senti vergonha ao respirar puro esgoto. Praça da Sé, Praça João Mendes em frente ao Tribunal de Justiça.

Nós temos os parques lineares da Cidade para fazer ciclovia, tanto pela região de Pinheiros, para o Grajaú, para a Jacu Pêssego, Ipiranga, fazer a ligação de uma ciclovia do Parque da Independência até o Jardim Zoológico. Por que não fazer? Falta de organização, falta de querer do Poder Público.

O que faz o Vereador? Qual é a função de um Vereador? Fica a pergunta. O que é uma cidade? Qual é a diferença da cidade para um município? O que é isso? Os Vereadores chegam e falam que vão fazer. Não tem que se projetar lei nenhuma. Não precisa fazer leis. O que nós precisamos é fazer o plano diretor da Cidade acontecer. O plano diretor já tem de contar com todas as diretrizes, ter audiências públicas nas 32 subprefeituras e sequer um projeto do plano diretor da Cidade foi implantado.

Agora, precisamos organizar e cobrar o Sr. Prefeito para que os Srs. Vereadores tenham a postura de fiscais do Prefeito para fazer uma Cidade melhor para todos nós.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra o Sra. Leni Santos, funcionária da ciclofaixa. Em seguida, o Thiago Tifaldi.

A SRA. LENI SANTOS – Boa noite. Sou Leni. Pessoal, muito se falou agora em ciclovias, ciclofaixas e nem tem mais o que falar. Só vou falar o seguinte, trabalho na ciclofaixa, sou uma simples bandeirinha. Trabalho na Praça Panamericana.

E como eu, centenas de pessoas ficaram sem emprego. É um emprego só de domingos e feriados, mas faz a diferença. O Prefeito disse que iria assumir a ciclofaixa de lazer, mas até agora não cumpriu o que prometeu.

Então queria saber como está essa situação porque estamos sem saber o que fazer. E a ciclofaixa de lazer onde trabalho passam centenas de ciclistas, jovens, idosos, crianças, bicicletas adaptadas para cadeirantes. É uma maravilha de se ver. Passam centenas, grupos de 20, 30 ciclistas. E adoro isso. Adoro conviver com eles porque vocês

notaram que não gosto de falar, não é. Gosto bastante de interagir.

Então é isso. Pergunto a vocês, como vai ficar a ciclofaixa de lazer, já que as ciclovias foram bem citadas aqui. Queria saber isso porque têm centenas de pessoas que estão desempregadas. É só isso.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Essas foram as palavras da Sra. Leni Santos. Tem a palavra o Sr. Thiago Tifaldi.

A SRA. LENI SANTOS – Mas eu queria a resposta sobre esse assunto.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Sim. Vai ter em seguida. Thiago Tifaldi, OAB/Butantã.

O SR. THIAGO TIFALDI – Boa noite ciclistas. Boa noite a todos e a todas; nobres Vereadores presentes. Eu os convoco, nobres Vereadores, retomando a fala da Lilian, representando a instituição a qual pertenço, a OAB de São Paulo, que sejam também combativos.

Estamos falando de uma lei do programa de metas. Estamos falando de uma emenda que faz parte da Lei Orgânica do Município. Estamos falando de um programa de metas e uma meta que é a ciclomobilidade e a vida segura, que faz parte desse programa de metas, que faz parte de uma emenda à Lei Orgânica do Município. Que faz parte da Lei Orgânica do Município e os senhores, nobres Vereadores, têm por competência privativa da Lei Orgânica do Município o dever de fiscalizar e controlar a atividade do Poder Executivo, do Governo deste Município de São Paulo, o Sr. Bruno Covas.

Não aceitamos e não aceitaremos que mensagens via Whatsapp escapem ao seu controle e a sua fiscalização, nobres Vereadores desta Comissão e desta Casa Legislativa. Esse é um ponto fundamental da fiscalização e do controle de V.Exas.

Portanto, vale dizer, Lei Orgânica do Município, emenda que faz parte da Lei Orgânica do Município, plano diretor e orçamento, que são objetos de seu controle e fiscalização, sua atividade comesinha.

Outro ponto, falando ainda em plano ou programa de metas, cabe aqui destacar e retomar a fala do Guth e da Lilian sobre desenvolvimento. Estamos falando sobre metas, desenvolvimento econômico e gestão; desenvolvimento social; desenvolvimento humano; desenvolvimento urbano e meio ambiente; desenvolvimento institucional.

É por isso que nós ciclistas estamos aqui hoje debatendo o plano que já deveria ter saído do plano para a prática. Perguntei a Dra. Elisabete França, em uma das últimas apresentações dela e continuo fazendo a mesma pergunta: quando teremos a implantação, a requalificação de toda a malha e a infraestrutura cicloviária no Município de São Paulo, para darmos vazão a toda economia reprimida e demanda induzida por conta dos congestionamentos.

Ademais, lembrando um colega que antes da minha fala me aduziu e trouxe à lembrança, ciclistas profissionais, esportistas e amadores utilizam ciclovias, ciclofaixa e ciclorotas para que possam se preparar e competir, porque a USP, Universidade de São Paulo, não dispõe de condições para dar cabo a essa demanda reprimida. Os ciclistas, esportistas amadores e profissionais, os atletas, são obrigados a utilizarem o espaço de tempo das 4h30 às 6h30, salvo melhor juízo, porque não temos investimento no velódromo. Não existe política pública efetiva para o ciclista esportista e amador.

Então retomando a fala inicial, e aí lembro aos nobres Vereadores que compõem esta Mesa, o Art. 14, inciso 15, da nossa Lei Orgânica do Município. Retomo, e fica aqui um convite para representar e convocar o nosso Prefeito do Município de São Paulo para que dê explicações sobre esse plano cicloviário, cabendo aos nobres Vereadores desta Casa, desta Mesa, fiscalizarem, controlarem o Poder Executivo. A ausência disso já sabemos, e já falamos aqui nesta audiência pública. A ausência de políticas públicas, a ausência de legado, não é política partidária. Ciclovia é política pública. É legado. Que legado os Srs. nobres Vereadores deixarão a esta cidade de São Paulo. Veremos isso a partir das próximas eleições que já se avizinham. Fiscalizem, controlem o Poder Executivo. Convoco a se aterem a vossas nobres missões.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Essas foram as palavras do Sr. Thiago Tifaldi, da OAB/Butantã, provocando os Vereadores a fazer mais fiscalização. Quero registrar que todos os Vereadores têm feito seu papel aqui. Salvo melhor juízo, as informações que tenho do Executivo, o Prefeito irá apresentar esse plano nos próximos dias. Então esse pedido seu, o Prefeito já vai fazer, vai apresentar essa proposta.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – O Prefeito vai apresentar. O Governo está aqui representado e pode informar vocês. Convocar o Prefeito para falar sobre isso cabe ao plenário da Câmara, não à Comissão. É competência do plenário. Podemos até convidá-lo a vir aqui. Isso, podemos fazer. Agora, convocar não é competência da douta Comissão. O senhor é Advogado e sabe disso.

Convido a Aline Cavalcante para fazer uso da palavra e apresentar um vídeo. Em seguida, há uma pergunta que entendo como uma sugestão, de uma ciclovia que seria para funcionar em todos os pontos da Cidade, Norte a Sul, Leste a Oeste, e aí vai. Pode fazer a leitura rapidamente.

A SRA. ALINE CAVALCANTE – É bem rápido. Antes de apresentar o vídeo quero ler uma pergunta do Lucian de Paula, que também pertence à Câmara Temática, para deixar registrado que além das ciclovias, a expansão da malha cicloviária que é superimportante, onde está a regulamentação do Programa Bike SP?

É uma lei aprovada há três anos que garante que a Prefeitura remunere quem anda de bicicleta para ir ao trabalho ou ao estudo, como parte do que economiza em subsídios quando deixa de usar o ônibus. Essa lei precisa de regulamentação e dependia da licitação de ônibus sair. Agora que saiu não tem mais desculpa e precisamos regulamentar essa lei. Fica a dica aí, Vereadores.

- Manifestação fora do microfone.

A SRA. ALINE CAVALCANTE – Lei do Vereador Police Neto, importante.

Quero apresentar um vídeo de três minutos e depois passar para as respostas e comentários dos Vereadores da Comissão.

Muito obrigada.

- Apresentação de vídeo.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Passo à leitura de um comunicado de uma senhora – que acho – está presente: “Me chamo Roberta Godinho, sou Fundadora e Criadora do QG das Capivaras, uma oficina gratuita de bicicletas. Minha pergunta: por que não se constrói a maior malha cicloviária de São Paulo nas marginais Pinheiros e Tietê, dos dois lados, plana, sem pedestre, sem farol, sem carro, aberta 24 horas por dia, com acesso para todas as pontes e viadutos, com iluminação, segurança, ligando zona Sul a zona Norte, passando à zona Oeste, zona Norte, resolvendo o problema de todo e qualquer ciclista de São Paulo, para treino, passeio e trabalho”. Ela fez uma pergunta aqui.

- Manifestação do público.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Está atendida então. Está contemplada. Essa ciclovia e ciclofaixa estão contempladas. Atende a todos. Só falta fazer.

Já foram feitas todas as falas, 11 senhores e senhoras fizeram uso da palavra aqui. Agora o Governo vai responder na pessoa da Sra. Elisabete França.

- Manifestação do público.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Qual a questão de ordem que o senhor quer fazer?

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – O senhor quer falar no microfone rapidinho. Fala no microfone. Seu nome, por favor.

O SR. FERNANDO SIQUEIRA - Meu nome é Fernando Siqueira, sou ciclista. A Marginal Pinheiros tem uma ciclovia que chega a Interlagos. Está fechada há seis anos. Era para ser entregue em 2014. Ninguém nem responde. Está fechada lá. Tem 30 quilômetros de extensão. Não precisa fazer nada. Não precisa pintar nada. Não precisa cercar nada. Está

pronta. Só está fechada.

Não sei qual é a dúvida que as pessoas ainda têm sobre o benefício da bicicleta. E aí quando o negócio está pronto simplesmente está fechado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Essa é uma pergunta que o senhor quer que o Governo responda. É isso.

O SR. FERNANDO SIQUEIRA – Por favor. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Ok. Então vamos lá. Tem a palavra a Sra. Elisabete França.

A SRA. ELISABETE FRANÇA - O que podemos reforçar aqui, na condição de Secretaria de Mobilidade, é o que foi repetido várias vezes nos *workshops* e nas audiências públicas: existem duas metas do Prefeito. A primeira, da conexão de 173km, a segunda, da melhoria das estruturas atuais. Essas duas metas serão cumpridas até 2020, e não há hipótese de isso não acontecer, porque os recursos estão garantidos e estamos fazendo um esforço enorme para que a contratação favoreça a rapidez disso.

Não é verdade que não fizemos nada ainda. Nós já começamos a requalificação das ciclovias. Até outubro, entregaremos 60km, ou seja, a metade da meta deste ano; o restante será feito nos próximos meses. Tivemos alguns problemas, que a Câmara Temática da Bicicleta nos reportou. Reconhecemos que a sinalização não estava adequada, e isso já mudou. Atualmente, estamos pondo cones, mais faixas, e faixas com dizeres adequados. Então, o Plano Ciclovitário já começou a ser implantado; e repito: pela determinação do Prefeito Bruno Covas, não há hipótese de isso não acontecer. Sobre isso, acho que a gente não tem muito que comentar. Nós acreditamos, vocês não. Então, é aquela questão: vocês terão que ver o Plano implantado. Vocês verão e passarão a acreditar.

Outra questão comentada aqui é a ciclofaixa de lazer. Todo mundo está acompanhando. Estamos buscando um novo patrocinador. A ciclofaixa de lazer tem que ser mantida com parceria privada, pois ela custa aos cofres públicos – se assumíssemos isso – 310 mil reais a cada ativação, que era o que o Bradesco investia, o que significa 20 milhões de

reais ao ano. Então, a Prefeitura considera importante ouvir parceiros privados. Estamos nos entendendo bem com alguns e acreditamos que em breve a retomará sua função, o uso da bicicleta, da qual nós, que somos mais antigos na Prefeitura, lembramos a importância.

- Manifestações no recinto.

A SRA. ELISABETE FRANÇA – Sim, isso está sendo estudado.

- Manifestações no recinto.

A SRA. ELISABETE FRANÇA – Bem, vou continuar aqui no meu relatório de respostas. Obras, já estão explicadas. Vou verificar sobre a questão da ciclofaixa de Pinheiros. Essa ciclofaixa é administrada pelo Governo do Estado, com o qual estamos fazendo várias reuniões, através de Metrô e CPTM, para que tenhamos acesso. O pessoal reclama muito que não tem acesso e pergunta por que ela não está aberta até o final.

Finalmente, temos visto todo esse debate. Algumas vezes, algumas questões fogem ao nosso controle. Alguma ciclovia hoje que saiu em todos os jornais foi uma obra de outra empresa da Administração estadual. Então estamos correndo atrás. Tem a questão da Domingos de Moraes que é outro departamento, é um polo gerador, o Colégio Arquidiocesano nos prometeu a semana passada e está finalizando a contratação.

Acho que as coisas, muitas vezes, não acontecem do modo perfeito como vocês gostariam que acontecesse. Mas uma coisa não cabe afirmar, como um colega afirmou – esqueci o seu nome -, que a Prefeitura é uma prefeitura de assassinos. A imagem é muito forte para um grupo técnico de uma Administração que realmente está trabalhando. Se não tivesse recursos garantidos no Orçamento de 325 milhões de reais, gostaria de dizer a vocês que esse valor somado aos 400 milhões para às calçadas chega a quase um bilhão de reais, é o maior investimento que o Prefeito está fazendo na cidade de São Paulo. Está preocupado e muito com a mobilidade e também com os que mais morrem. Podem não acreditar, mas você não pode dizer que não existe...

- Manifestação dos presentes.

A SRA. ELISABETE FRANÇA - Pessoal, eu ouvi todo mundo, anotei.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Vamos lá, Elisabete. Eu vou garantir que se pronuncie e, ao término, vocês poderão se manifestar a vontade. Se precisar paramos os trabalhos, vocês se manifestam, mas deixem que ela conclua.

A SRA. ELISABETE FRANÇA – Finalmente, Vereador Senival, acho que não podemos ser considerados dessa forma, tão forte. Reitero que temos a Câmara das Bicicletas, temos o Conselho, acho que o processo de discussão foi muito democrático, ninguém pode dizer que não houve um processo de discussão democrático.

Gostaria de dizer que políticas públicas são políticas de governo, portanto, têm de ser discutidas com toda sociedade e é isso que nós fizemos, que nós estamos fazendo. Mas é importante que façamos tudo com cautela, sem pressa porque se não a coisa não é aceita pela sociedade. Os impasses que existem, ciclovia sim, ciclovia não, calçada sim, calçada não, moto sim, moto não, exigem de quem comanda o sistema de mobilidade da Cidade muita atenção, tem de ouvir todos os setores da Cidade.

As mortes não são só em grande número dos pedestres, mas de quem está nas motos em primeiro lugar, que é também quem cumpre papel social e econômico importante, e nós temos de ouvir todo mundo.

Continuamos à disposição de vocês. Agradeço cada sugestão que chegar de qualquer setor, mas principalmente da Câmara Municipal de São Paulo, por isso estamos fazendo este debate.

Acho que é assim: confiem na gente em pouquinho só. Vocês verão que até o final do ano as metas apresentadas por mim serão totalmente cumpridas. Não haverá um quilometro a menos de meta cumprida, e as metas previstas para 2020 serão cumpridas na sua totalidade, essa é uma determinação do Governo.

Obrigada!

(Palmas)

- Manifestação dos presentes.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – As perguntas já foram feitas, não dá para

reabrir.

Dos membros da douta Comissão e dos Vereadores participantes da audiência pública, há uma dúvida: quando a empresa que foi contratada, ou seja, ou será contratada para prestar o serviço da ciclofaixa de lazer, isso no que diz respeito à instituição da empresa, quando ela foi instituída na junta comercial? A data não *bate*, gerou uma dúvida. Se for possível esclarecer, por favor, porque temos aqui a data da constituição da empresa, 05/06/2019. Está aqui nos documentos: “início de suas atividades em 11/11/2018”. Não sei se é erro de grafia.

O SR. ADILSON AMADEU – Pela ordem, Presidente. Permita-me, também recebi esse material no dia de hoje. Tinha uma empresa que cuidava, que administrava a faixa de lazer e agora aparece a B&B Comunicação EIRELI, e o capital da empresa é de 100 mil reais. Se a empresa que estava, o Bradesco, gastou 20 milhões e essa empresa só tem 100 mil de capital, eu vou chamar na Comissão de Transporte para explicarem a esse respeito. Tem alguma coisa que não está *batendo*. E os dados são de agora, *quentes*, e veio para a Comissão. Então vamos deixar claro, Presidente, permita-me: vamos fazer já na quarta-feira requerimento e vamos trazer a empresa para explicar o que vai fazer com referência a ciclofaixa de lazer. Acredito que ela não tenha condição de administrar. (Pausa) Ela tem interesse, mas está se colocando... Quero então saber dela e das outras que têm interesse. Esse capital não dá para fazer 1/2 por cento do que foi feito na cidade de São Paulo. Creio que na Comissão de Transporte nós vamos fazer os requerimentos para deixar tudo muito claro.

Aliás, também as notas taquigráficas enviar para o Sr. Prefeito para que ele venha responder tudo que foi feito e falado aqui.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – A Elizabete França vai fazer um comentário sobre o que nós acabamos de falar. Acho que foi uma confusão que houve. Ela pode esclarecer.

A SRA. ELISABETE FRANÇA – Vereador, nós abrimos uma chamada para os interessados em dar continuidade a ciclofaixa de lazer. Essa empresa apareceu como

interessada. Com esse capital verificamos que seria impossível face aos gastos de até então, e ela não foi classificada. Nesse sentido, como foi a única interessada no chamamento para dar continuidade à ciclofaixa, nós agora adotamos a conversa com as parcerias privadas, com empresas que tenham capital coerente com os gastos que tem a ciclofaixa de lazer.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Na verdade, no chamamento, ela foi a única que apareceu? (Pausa) Calma, é para vocês entenderem: no chamamento público só ela se dispôs a oferecer condições ou só ela que esteve lá? (Pausa) Só ela esteve, o capital dela é insuficiente, entretanto ela é que vai estar lá...

- Manifestação dos presentes.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Se quiser falar no microfone, doutor, ele está aberto. É só pra gente fazer o encaminhamento final.

(NÃO IDENTIFICADO) – Pois não, pois não. A única questão de ordem para embasar o requerimento, que já foi aventado pela Mesa desta Comissão, é que nesse requerimento peçam explicações ao Secretário e ao Prefeito quanto a uma política pública que é direito social. Ou seja, ciclofaixa de lazer é um mínimo, é uma política pública que não devia ter sido descontinuada por conta de um contrato, de um termo de parceria que findou com a desistência da Bradesco Seguros. Isso é direito constitucional, direito fundamental, portanto, não deveria ser descontinuado. A reclamação da maioria dos colegas Bike Angels, Ciclistas, OAB, é que essa política pública que embasa um direito, uma garantia fundamental, assim como todas as políticas elencadas no art. sexto da Constituição, entre elas, lazer, ciclofaixa de lazer, por exemplo, e transporte. Ciclofaixa de lazer utilizada por bike-entregadores nos finais de semana e feriados, principalmente aos domingos, para complementar sua capacidade econômica, e isso foi descontinuado. Por favor, embasem um requerimento pedindo essas informações. Essa é a minha questão de ordem.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Está registrado, a assessoria vai preparar o requerimento pedindo essas informações.

Em que pese todas as explicações da Elisabete França, tem uma publicação no *Diário Oficial*, a letra está pequenininha, não estou entendendo, mas vou fazer a leitura: “Processo 6020/2019 0006455-9 BIB Comunicação EIRELI. “Carta de interesse em firmar termo de cooperação objetivada da realização de ações destinadas à viabilização e promoção de ciclovia de lazer da cidade de São Paulo. A vista dos elementos e convicção que instrui o presente processo em especial manifestação de assessoria técnica e da assessoria jurídica que esse gabinete acolhe o decreto 52.062 de 2010, celebração do Termo de Cooperação com o B&B Comunicação EIRELI, inscrita no CNPJ 33.838.260/0001-90 tendo por objetivo operacionalização da ciclofaixa de lazer da cidade de São Paulo. Aprovo, por conseguinte, a minuta do Termo de Convênio acostado aos autos, condicionados à assinatura e anuência da Comissão de Proteção e Paisagismo Urbano – CPPU nos termos do parágrafo 1º art. terceiro e art. 6º do Decreto Municipal 52.062/2010”. Isso é para depois não falarem que levantamos o assunto e que não confere. Está aqui a documentação, a publicação no *Diário Oficial*. As letras estão pequenininhas, mas entendemos e é o que está escrito.

Pergunto aos nobres Vereadores Xexéu, Adilson se quiserem fazer suas considerações para encerrarmos a audiência pública. (Pausa) Tem uma meia-dúzia que quer falar novamente. Se for dar a palavra a todos, temos de ser democráticos dentro do possível, mas não vamos reiniciar todos os trabalhos. (Pausa) Sim, é a Casa do Povo, nós falamos que o teto seria 21h, já são 21h50min. (Pausa)

Vamos fazer o seguinte, para não dizerem que somos antidemocráticos, apenas um vai falar. Você que se manifestou primeiro, pode ser, mas será um só.

- Manifestação dos presentes.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Um minuto, pode usar o microfone.

O SR. JEAN CARLOS MARTINS DO VALE – Vou ser bem breve. Bete, com todo respeito que você sabe tenho por você, entendo que a palavra assassino seja pesada, mas quero trazer o peso de uma morte. Quando eu falo que todos que se omitem são assassinos, não estou me referindo diretamente a uma pessoa, quero dizer que quando todo dia morre uma

peessoa, alguém é responsável e é assassino, sinto muito! Todos que se omitem, são assassinos, e não estou dizendo que é você especificamente. Mas todos que se omitem ou que estão lutando contra as ciclovias, mesmo com todos os dados hoje apresentados nessa longa audiência pública, são assassinos. Se não são, pelos números que nós vimos, são no mínimo genocidas. São mil pessoas por ano.

Espero que não entenda que estou me dirigindo a você pessoalmente, entendo o peso da palavra assassino ou genocida, mas mil pessoas por ano? São genocidas! Espero que não se sinta ofendida, com todo respeito que tenho por você.

Muito obrigado!

(Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Bete, você vai querer se manifestar, responder? (Pausa) Não, tranquila? Ok. Tem a palavra para suas considerações finais o Vereador Xexéu.

O SR. XEXÉU TRIPOLI – Bom, tanta informação, tanta coisa importante, não dá para em uma audiência pública resolver problema de muitos anos para trás ou muitos anos pra frente.

Eu sou da opinião de que sempre haverá interesses enormes. Não vejo uma quantidade de gente suficientemente grande contra as ciclovias e ciclofaixas. Sinceramente, no dia a dia da Casa, não sou da área, não acompanho, sou da área ambiental que tem a ver com a bicicleta, óbvio, mas a questão social, ambiental passa por quase todas as áreas do poder público. Então vejo que há muita animosidade em função do partidarismo, de quem fez ou vai deixar de fazer. Acho que temos de acalmar os ânimos, tentar conquistar no geral o melhor para a população.

São milhões de ciclistas que aqui não estão representados. Há muita gente como eu que não faz parte de nenhum grupo de ciclistas, mas anda de bicicleta. Dia sim dia não, treinando, passeando, eu ando muito de bicicleta. Moro na Vila Madalena, ando muito de bicicleta.

Acho que são milhões de pessoas que não estão representadas e tem de se fazer representar de uma forma tranquila e adequada para que possamos conquistar o melhor. Com briga, com ataque, com falta de razão não vamos chegar a nenhum lugar. É ruim, cria uma coisa... Hoje há um problema gerado entre ciclistas e o patinete. Eu já tive problema na Faria Lima por causa da falta de respeito de um *cara* num patinete.

Então estamos num processo em que todos temos de ter a cabeça no lugar para que alcancemos uma cidade melhor para as futuras gerações.

Conversando com a Elisabete, logo no início aqui que ela mostrou o projeto, eu perguntei se vocês não poderiam ver exatamente as ruas que vão ser realocadas, as novas ciclofaixas. Ela me disse que isso está liberado na internet para você poder acessar. Como a Aline falou aqui no começo que ela não sabia como que isso ia acontecer, que ela não tinha informação, então eu fico até meio perdido, porque tem a informação e em cima daquilo que eles apresentaram aqui nesse projeto é que a gente tem que discutir, e não ficar vagando em assuntos pessoais ou de uma rua.

Nós estamos falando da cidade, estamos falando de um todo, então seria muito importante todo mundo acessar e, aí sim, cobrar os vereadores aqui para que fiscalizem uma melhor adequação e que esse projeto seja implantado de uma forma boa para a cidade num todo, boa para ciclistas, para os pedestres, para o motociclista, para o automobilista, para todo mundo que usa a cidade. Então esses dados estão ali.

Eu vejo a Elisabete, eu não falei isso para ela, mas eu vejo ela aqui, anotou todas as falas que teve nesta noite. Eu imagino que ela não está fazendo isso à toa, ela não ia estar perdendo o tempo dela aqui para isso. Então eu vejo um avanço, sim, nessa instalação da reforma das já existentes e uma ampliação que eu acho que é necessária, é possível e tem que acontecer logo, sim. Só que a gente tem que ter os ânimos adequados para que a gente conquiste isso juntos.

Eu pessoalmente, como vereador, estou vereador da Capital do Estado de São Paulo, estou totalmente a favor de ampliar e muito mais do que tem aí. Só que a gente vem

num processo... A ciclofaixa, a ciclovia é uma coisa muito nova. O País é muito novo. Nós todos somos...Todas as novidades que acontecem em São Paulo, como o patinete. Eu vou dar o exemplo. O patinete apareceu, deu um *boom* e sem uma organização. Não existe uma regulamentação hoje forte para bicicleta, para patinete, para motocicleta.

Motocicleta hoje não tem farol vermelho, gente, a moçada que está entregando. O cara é queridão, quando ele vai na minha casa entregar um negócio para mim, eu dou uma caixinha para ele, eu gosto dele quando ele vai entregar um negócio para mim. Agora, quando eu vejo ele no trânsito eu tenho vontade de sair na mão com ele. É complicado o negócio, essa confusão toda.

A gente precisa se ajudar e rapidamente se adequar. Precisa de paz, amor no coração, gente, senão a gente vai pirar, não vamos conseguir fazer uma coisa atacando um ao outro. A gente tem é que acreditar no que eles estão falando e cobrar. E que isso, até dezembro, aconteça da forma que a Elisabete nos colocou aqui, e que ano que venha a gente tenha mais 170 km de ciclovias na cidade de São Paulo ligando todas as áreas.

Esta é minha posição como vereador membro da Comissão de Trânsito e Transporte, mas como vereador da cidade de São Paulo. Tudo que for a favor de menos poluição, menos trânsito, gerando emprego, não tem quem seja contra isso. Esses possíveis vereadores ou autoridades públicas que estejam querendo tirar uma ciclovia por causa de um comércio, de uma loja, isso não vai passar gente. Calma. Vamos em frente.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Então, imediatamente, as considerações finais do nobre Vereador Adilson Amadeu.

O SR. ADILSON AMADEU – Em primeiro lugar, parabenizar todas as falas e a presença dos senhores, até a Globo ajudando, fazendo a chamada. Eu mesmo fiz impressos e coloquei em vários bairros para que viessem aqui os condutores de bicicletas.

A qualidade faz valer, mas 150 pessoas para o mundo que nós estamos pedindo de melhora de ciclovia é muito pouco, doutor, colega da OAB, é muito pouco. Mas a importância

dos que vieram aqui, que tem qualidade de vir aqui e falar e passar para nós vereadores e cobrar. Estão certos vocês de cobrar dos fiscalizadores do Município. Eu vou dar minha resposta do meu jeito. E cada um que foi cobrado, aqueles que se esconderam ou coisa parecida, não sei, foram alguns citados aqui, os senhores têm que cobrar.

Agora, nós não vamos chegar a lugar nenhum, porque até hoje não gastaram pelo menos uma verba que tem no fundo de reserva para fazer o estudo do viário. E aí nós estamos brigando, lutando. Tem 7,8 milhões de veículos rodando na cidade de São Paulo, sendo que 2,5 milhões não pagam nada há seis anos. Então é um assunto que os Governos estadual e o municipal tinham que melhorar, para que novas ciclovias, ciclofaixas sejam produzidas.

E a educação no trânsito tem que prevalecer. Hoje mesmo, às 8h15, na Artur Ramos, bem perto da Pizzaria Cristal, um menino que vinha do Clube Pinheiros entrou ao contrário na Rua Artur Ramos, 8h15, fato, e entrou no meio de um carro. Graças a Deus nada ele sofreu, só a porta do carro. Mas a gente vê casos e casos.

Aqui, quando a Aline apresentou, tem um momento que um menino de bicicleta está na contramão. Perigoso. Esses entregadores aí que falaram, estão registrados, nós também estamos debatendo sobre isso. São explorados por essas empresas, muitos estão trabalhando sem registro nenhum. Quer dizer, tudo isso é motivo para os senhores estarem aqui e cobrar, sim, independentemente se votou ou não votou, da eleição do ano que vem, cobrar os vereadores.

Agora, tem também centenas, milhares de abaixo-assinados de ruas, de avenidas que as pessoas realmente estão cobrando vereador, e o vereador tem que fazer uma análise junto com os senhores. A pergunta sempre é aquela: tem que tirar essas pessoas? Tem os abaixo-assinados. Convido a senhora ou a senhorita, me permita, amanhã, no meu gabinete, as cópias protocoladas que eu protocolei com o Otávio, com o Secretário de Transporte, ex-Secretário de Transporte, que fizeram abaixo-assinados. Por exemplo, vou citar aqui para ficar registrado, da Mac Arthur, no Jaguaré, eles fizeram abaixo-assinado. Ah, está prejudicando o comércio? Tudo bem. Nós estamos vendo aqui o planejamento da Cidade.

Então convido a senhora, senhorita, vou pedir para a minha assessoria pegar seu nome e telefone para eu escanear e mandar para a senhora. Porque eu estou aqui trabalhando e fazendo o melhor e vou continuar fazendo o melhor, porque acho que tem realmente algumas vias que os senhores mesmo poderiam, juntos, seja o Binote, que é do leste, que conhece bem Ermelino Matarazzo, Assis Ribeiro, tudo lá. Agora, tem alguns lugares que os senhores mesmos precisavam analisar: realmente aqui podia ser diferente, ou coisa parecida.

Enfim, terminando, aqui na Comissão de Transporte nós vamos cobrar, vamos falar com o Prefeito, vamos fazer uma reunião com o Prefeito, e que venha o prazo, junto com o Secretário de Transporte, que deem o prazo para todo esse planejamento na cidade de São Paulo. É isso que nós precisamos fazer, para mostrar para a sociedade, para os senhores que vieram aqui, aos que não vieram aqui e intimaram hoje, nas redes, os vereadores, “ó, nós vamos aí, hein, espera a gente”. Eu vim aqui, estou esperando vocês. E parabéns a vocês que usaram aqui os apartes, os microfones e puseram suas posições. Isso, sim, é uma maneira de cobrar o legislativo e nós, fiscalizadores do Município, vamos cobrar o Executivo.

E aí os senhores também vão falar se estava certo ou errado, talvez numa próxima audiência muito rápida, para que tanto a Secretaria de Transporte e até o Sr. Prefeito venha e fale realmente o que vai acontecer até 2020, que é o tempo que ele vai estar à frente da Prefeitura.

De qualquer maneira, fiquem com Deus, que Deus acompanhem todos os senhores para casa, e procurar realmente - eu que dirijo e também ando de bicicleta – ter cuidado e educação no trânsito. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Essas foram as palavras finais do Vereador Adilson Amadeu.

Tem uma proposta, uma sugestão, melhor dizendo, de encaminhamento que eu vou passar aqui para o Governo, para a Bete, e aí, Bete, acho que até 15 dias para vocês encaminharem por escrito aqui para a douta Comissão, até para a gente trazer informação para todos vocês.

Detalhamento do Plano Cicloviário, este é um. Se vai haver remoção, detalhamento de onde vão acontecer as remoções das ciclovias existentes – dois. Qual o plano para ciclofaixas de lazer, em caso de essa empresa não atender às necessidades? Só apareceu ela. Como está aqui no *Diário Oficial*, ela foi de qualquer forma... O termo foi assinado com ela, está publicado aqui no *Diário Oficial*. Em caso de essa empresa não dar conta, qual é o plano que a Prefeitura tem para substituir? Então são essas três sugestões que nós queremos dialogar, até para vocês terem tempo para encaminhar por escrito para a douta Comissão e nós darmos publicidade a todos vocês e informar todos vocês.

Atende aí, pessoal, essa sugestão? Dez, 15 dias, vocês acham muito?

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Mas aqui já está o detalhamento do plano.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. XEXÉU TRIPOLI – Posso dar uma sugestão? Não é nem uma sugestão, é uma opinião. Eu acho que a visibilidade que o Bradesco teve durante esses anos, gastando 20 milhões por ano, é *peanuts* para o Bradesco, não é nada. Então eu imagino que outro banco, não tem aí a (ininteligível) com o Itaú? Não pode o próprio Itaú chegar junto e... Então eu acho que tem muita empresa, sim, olhando...

- Falas concomitantes.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Mas está aguardando o plano que vem, Xexéu.

O SR. XEXÉU TRIPOLI – Eu não vejo nisso um valor altíssimo para uma grande empresa como essa assumir essa posição.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. XEXÉU TRIPOLI – Sim, sim.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. XEXÉU TRIPOLI – É que eu imagino... Eu tinha ouvido o que você estava falando antes, mas a Prefeitura não tem essa função administrativa, como uma empresa

privada. Se fosse eu uma empresa privada, eu saía batendo na porta procurando patrocínio. A Prefeitura talvez não possa fazer isso porque...

- Manifestação fora do microfone.

O SR. XEXÉU TRIPOLI – É, o Doria é outro caso. O Doria é o Doria.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Mas lógico que pode. Como pôde para o Bradesco, pode para qualquer outro. Depende do momento. O que eu estou entendendo é que essa empresa foi...

- Falas concomitantes ininteligíveis.

O SR. XEXÉU TRIPOLI - ...se realizou, depois você me fala.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Se a empresa não entendeu o plano, de que forma ela vai oferecer uma publicidade. Por isso vai vir o detalhamento. Eu acho que dez, quinze dias... Bete, é suficiente para vocês apresentarem e mandarem formalmente aqui para a douta Comissão?

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Então, pessoal, só para fazer o encerramento, só vou repetir aqui.

OK? Atende? Então, primeiro, detalhamento do plano cicloviário; se vai haver remoção, quais são.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Sim, quais são. Se vai ter, quis são, tem que ter a razão. Se eu vou desmanchar o que está pronto, eu preciso ter uma justificativa: não vai ninguém, atrapalha o povo, atrapalha o comércio, quem pediu.

Qual o plano para as ciclofaixas de lazer, em caso de essa empresa não atender às necessidades, que é o terceiro.

OK? Beleza? Então está bom.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – OK.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada esta audiência. Tenham todos uma boa noite.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

REUNIÃO: **17644** DATA: **16/09/2019** FL: **59** DE 59
