



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

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

PRESIDENTE: PROFESSOR TONINHO VESPOLI

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 13-12-2021

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Exibição de imagens

O SR. PRESIDENTE (Professor Toninho Vespoli) – Boa tarde a todas e a todos.

Declaro abertos os trabalhos da 24ª Audiência Pública que a Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa realizará no ano de 2021. Essa audiência pública foi convocada em atendimento ao requerimento CCJ 35/2021, de autoria do Vereador Professor Toninho Vespoli, aprovado em 10 de novembro de 2021, tendo como pauta discutir o Plano Cicloviário e o Plano Municipal de Mobilidade da cidade de São Paulo, em 2015.

Informo que essa audiência pública está sendo transmitida no *site*, no canal do YouTube da Câmara Municipal de São Paulo.

A realização dessa audiência pública vem sendo publicada, no *Diário Oficial da Cidade*, desde 07 de dezembro. As inscrições para participação do público ficaram abertas, no *site* da Câmara Municipal de São Paulo, desde 07 de dezembro, devendo os inscritos, pelo *site*, participar pela plataforma *on-line*, conforme *link* enviado por *e-mail*. O público presente, que desejar manifestar-se, deve se inscrever com a Secretaria da Comissão. Cada inscrito terá até três minutos para manifestar-se.

Foram convidados para esta audiência pública os Srs.: Alexandre Martins, Secretário-Adjunto Municipal de Mobilidade e Trânsito; Luis Gregório, da Companhia de Engenharia de Tráfego, CET; Renata Falzoni; Lucian de Paula e Rafael Calabria. Também foram convidados para compor a Mesa os Srs.: Igor Pantoja e Antônio Zagato.

A ideia de conversarmos e refletirmos com a sociedade civil e o Executivo, nessa audiência pública, é sobre, no final das contas, o futuro da nossa cidade. Quando nós falamos de mobilidade ativa e sobre a criação dos transportes públicos, no geral, nós também estamos falando sobre a questão da preservação do clima. Nós sabemos que os investimentos para bicicletas e para outros modais ativos podem contribuir bastante para mitigar as mudanças climáticas, que nós estamos passando na nossa sociedade e no planeta inteiro. No entanto, nós achamos que, não somente São Paulo, mas que todas as cidades deveriam entrar com mais afinco sobre essas questões.

Nós estamos vendo o que está acontecendo: desastres ambientais no mundo inteiro.

O PlanMob, de 2015, e o Plano Cicloviário, de 2019, preveem 673 quilômetros de ciclovias e ciclofaixas para os anos de 2021-2024, mas o próprio plano de metas não bate com essas diretrizes, com essas próprias metas – tanto do PlanMob, como, também, do Plano Cicloviário. O nosso plano de metas fala sobre 300 quilômetros de infraestrutura para ciclovias.

Eu registro a presença do Vereador André Santos.

Com o nosso ponto de vista, inclusive, nós debatemos bastante sobre a Prefeitura; porque é uma contradição que estamos vivendo, nesse momento de pandemia. Nós achávamos que a entrada de recursos podia abaixar bastante, mas temos visto que isso não vem acontecendo. Inclusive, o caixa da Prefeitura anda muito bem. Então, nós achamos que é sobre, um pouco, questão de prioridade, de priorizar; e os estudos mostram que uma unidade de dinheiro, investido em ciclovias, tem, de economia, 24 vezes maior em custos para a saúde. Então, são estudos científicos, inclusive, que comprovam essas questões.

Também vimos, na tribuna e em algumas mesas, que 80% do dinheiro, do investimento em mobilidade, é destinado a motos, carros e recapeamento viário – chegando em pouco mais de um bilhão – sendo que esses modais acabam transportando apenas 30% da nossa população.

Enquanto isso, o restante do valor, do dinheiro, é disputado entre o transporte coletivo, os ciclistas e os pedestres. Só para termos uma ideia: houve um investimento de 76 milhões para reforma de calçadas, mas não houve ampliações dos recursos.

Tanto o Plano Nacional de Mobilidade como o Plano Municipal de Mobilidade têm algumas diretrizes que devem ser seguidas. O Plano Nacional, claro, por todas as Prefeituras; e o Plano Municipal acaba reafirmando isso: de que as prioridades de investimento em transporte coletivo, têm que sobrepor-se ao transporte individual; e o transporte ativo tem que sobrepor-se ao transporte motorizado. E pelo valor que a Prefeitura vem gastando, nós percebemos que essas diretrizes acabam não sendo estabelecidas no dia a dia.

Então, é um bate papo, escutando, também, do Executivo, o seu ponto de vista e o porquê de as coisas serem assim. Aí, com as pessoas, também, do IDEC, podemos ver, um

pouco, o que a sociedade civil está pensando sobre essas coisas.

Tem a palavra o nobre Vereador André Santos.

O SR. ANDRÉ SANTOS – Nós podemos abrir para o pessoal do Executivo, para quem já está inscrito, para falar. Isso é importante.

Em seguida, nós damos o nosso posicionamento.

O SR. PRESIDENTE (Professor Toninho Vespoli) – Secretário, V.Exa. gostaria de falar primeiro, para dar um panorama ou V.Exa. gostaria de escutar um pouco a sociedade civil, para ver, mais ou menos, em que linha estarão dialogando com o Executivo e depois V.Exa. tem a palavra? O que V.Exa. prefere?

O SR. ALEXANDRE MARTINS – Boa noite a todos.

Em nome do Secretário Ricardo Teixeira, eu gostaria muito de ouvir as demandas, as dúvidas. Nós estamos com o nosso pessoal técnico, para dirimir qualquer dúvida, enfim – para podermos ir trocando informações necessárias.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Professor Toninho Vespoli) – Está bom. Então, vou chamar a sociedade civil, primeiro.

Tem a palavra a nobre Vereadora suplente desta Casa, Renata Falzoni, que assumiu recentemente – há um mês. Fique à vontade.

A SRA. RENATA FALZONI – Olá a todos.

Nobres Vereadores Professor Toninho Vespoli e André Santos, é uma enorme satisfação e honra que eu esteja abrindo essa audiência pública. Eu vou permitir-me fazer um histórico, para que fique ciente, nesta Casa, o quanto é histórica e antiga a dívida que a gestão pública tem para conosco – os ciclistas.

Então, vou começar em 1972, quando Reynaldo de Barros define, desenha, um Plano Cicloviário para a cidade. Inclusive, ele até constrói uma ciclovia, na Avenida Faria Lima. De 1986 até 1988, nós tivemos a administração de Jânio Quadros, que, ao começar as obras do túnel, não somente retirou a única ciclovia que nós tínhamos na cidade, como ele proibiu as

bicicletas nos parques e os *skates* nas ruas e nos parques.

De 1989 a 1992, nós tivemos a entrada da Erundina. Tão logo a Erundina foi eleita, nós tivemos uma invasão antológica de *skates* e bicicletas no Parque do Ibirapuera. Quem é mais antigo, na cidade, certamente lembra-se desse dia. Foi uma festa, quando a mobilidade ativa invadiu seu espaço de direito, que estava totalmente proibido. A Erundina ficou num prazo. Ela chegou até a lançar a pedra fundamental de uma ciclovia que nunca saiu do papel, na época, que era Ibirapuera – USP, passando pela marginal do Rio Pinheiros – coisa que, hoje, nós já temos.

De 1993 a 1996, nós tivemos a administração do Maluf. Para conseguir financiamento dos seus túneis, ele criou a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente; e essa Secretaria, com Werner Zulauf, criou o primeiro Plano Ciclovitário mais detalhado, com 300 quilômetros de ciclovia. Eu não tive tempo de fazer uma palestra. Eu tenho todos esses documentos e, nessa mesma gestão, foram criadas duas leis muito importantes para a cidade de São Paulo, que é a 10.907 e a 10.908, de autoria de Walter Feldman, que comandava, que mandava, a criação de ciclovias em todas as novas avenidas da cidade, pontes, viadutos e reformas.

Então, a Avenida Jacu-Pêssego nasce sem ciclovia, contrariando a lei; a Avenida Roberto Marinho, que era Águas Espraiadas, nasce com uma ciclovia desenhada; a nova Faria Lima é entregue sem ciclovia. Todas essas avenidas, muito depois, ao redor da Arena Corinthians, nasceram sem ciclovia, continuam sem ciclovia e também são ilegais, de acordo com a própria lei da cidade. Houve uma reforma na Avenida Paulista, a ciclovia não foi entregue, na época e, por aí, foi.

Entra a gestão Pitta, 97-2000 e tudo ficou parado. Em 2001-2004, entra a gestão Marta. E a Marta, embora consiga dar um grande impulso naquilo que foi organizar o transporte público da cidade, aumentou, também, a velocidade nas ruas da cidade, o que tornou a vida de quem anda a pé e de bicicleta bastante mais perigosa e desconfortável. Então, aumentou de 60 para 70 km por hora a velocidade nas avenidas, o que é, praticamente, uma aberração.

Em 2005, entra Serra. Em 2006, ele vai para o Governo do Estado, mas em 2006-2012, quando tivemos a gestão Kassab, obtivemos outro avanço no sentido conceitual, embora a lei não estivesse sendo cumprida: tivemos a entrada da ciclofaixa de lazer, que fez com que a população paulistana começasse a retirar as suas bicicletas do fundo do baú; criou-se as bicicletas compartilhadas e, no último ano, ele tirou um projeto engavetado, que era uma obrigação da Operação Faria Lima – datada de... que devia ter sido entregue em 1996 ou 1997 – daí, ele entrega a ciclovia da Avenida Faria Lima, e a cidade, então, recomeça o seu olhar atrasadíssimo, com 20 anos de atraso – depois daqueles 21 já atrasados – ele recomeça as estruturas cicloviárias.

Entra, então, a gestão Haddad. Por que eu falei tudo isso? Porque engana-se quem partidariza o tema das estruturas cicloviárias como sendo uma coisa do projeto do PT, da gestão Fernando Haddad. É uma injustiça até conosco, que trabalhamos por todas essas décadas, no sentido de pleitear, de conquistar os espaços e, de fato, o que aconteceu com o Haddad?

O Haddad começa sua gestão focado no transporte público, organizando o transporte público, e, aí, ele viaja para a cidade de Buenos Aires, quando ele vê e capta a mensagem. Quando volta, ele cria o Ciclovía SP, que entrega 400 km de estruturas cicloviárias, e ele fez mesmo algo muito importante nessa gestão, que foi o Plano Diretor e o Plano de Mobilidade, que data da sua gestão 2015.

Houve essa imensa – daqui a pouco, vou detalhar o Plano de Mobilidade, o PlanMob, o que diz e porque ele existe. Então, veio a gestão Dória com a promessa de retirada da ciclovia, tendo partidarizado o tema, fazendo com que nós, ciclistas, passássemos a ser vilões da cidade, no conceito daquela campanha; os relatos de ciclistas sendo atropelados, assim, sofrendo violência, daquela tal fila educativa dos motoristas serem impacientes e não estimulados a compartilhar as ruas, isso ficou muito patente, todos os ciclistas, que já pedalavam nessa época, sentiram a diferença quando o ex-Prefeito, atual Governador, lançou sua campanha baseada em cima de um "acelera". O tema "acelera" nos foi muito prejudicial e, imediatamente, começaram a aumentar as mortes dos pedestres e dos ciclistas na cidade e isso é algo que posso provar

para vocês, com os números.

Daí, entra a gestão Covas, que muito fez – falando o bom português. Toda essa gestão foi muito importante, porque não tivemos, pelo menos no texto, "perda" de ciclovias, como foi prometido. Então, foi prometido a retirada, na época, de 320 quilômetros de ciclovia, e nós saímos, da gestão Covas, com a promessa de 173 novos quilômetros de ciclovias e reformulação de outros 320. Foram entregues, se não me engano, 177 quilômetros – daí, temos, hoje, uma estrutura cicloviária da ordem de 680 quilômetros, mas muitas reformas não foram devolvidas enquanto ciclovias.

Veio, logo, a segunda gestão Covas e uma promessa de 300 quilômetros de ciclovia, o que é bastante insuficiente para aquilo que o Plano de Mobilidade preconiza.

O PlanMob de 2015 tem como base, no âmbito da gestão ambiental, buscar reduzir os impactos ambientais gerados pelo sistema de mobilidade urbana, em especial a diminuição de poluentes veiculares, bem como combate às mudanças climáticas.

Então, essa é proposta inicial do Plano de Mobilidade. E ele tem como ícones: o acesso universal à cidade; o desenvolvimento sustentável; a eficiência da mobilidade na cidade; a equidade no acesso à cidade – precisamos ter uma cidade onde pedestre, crianças, pessoas com deficiência, motoristas, tanto motorizados quanto ciclistas, tenham acesso à cidade com um todo; socialmente justo, com redução de custos e segurança para todos.

E o Plano de Mobilidade, além desses 670 quilômetros aos quais você referiu-se, colega Toninho Vespoli, também estão previstas mais seis pontes com estrutura cicloviária, 17 viadutos com estrutura cicloviária, 11 passarelas e dez pontes para pedestres sobre os rios.

Então, não só uma quantidade de ciclovias nos está sendo devida – e estamos cobrando –, como não podemos esquecer que está descrito, nesse Plano de Mobilidade, uma infinidade de estruturas que não estão sendo entregues. E já que são devidas a nós, pelo menos, duas pontes para ciclistas, na própria gestão Haddad, que já sai nos devendo duas ciclopasseiras, que é uma lenda na tal da Operação Urbana.

E tem mais: esses 650 quilômetros que nos devem, 670 agora, 450 quilômetros

devem ser por onde correm corredores de ônibus. O que está acontecendo? Quando se entrega estrutura cicloviária, ótimo, maravilha, nós queremos; mas elas estão sendo colocadas nas estruturas viárias das malhas, o que resolve, mas é muito diferente do que uma estrutura cicloviária onde correm corredores de ônibus, que são as avenidas que precisamos ter, de alta velocidade, e que, eventualmente, vão nos unir aos municípios interligados. Então, é muito importante que nós nos fiquemos atentos, não só à quantidade de quilômetros, mas, também, onde elas são prometidas e quais as infraestruturas que nos estão sendo negadas.

Para finalizar, pois já falei muito, eu queria, também, fazer uma denúncia muito importante e eu tenho certeza de que o colega Rafael – do IDEC –, vai falar, que é: nós criamos, na gestão Haddad, o CTB – que é Câmara Temática da Bicicleta –, que faz parte do CMTT – que é o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte.

E, agora, para nossa surpresa – e esse é um trabalho voluntário, ninguém é remunerado – para fazer parte do CTB e, conseqüentemente, do CMTT, vai ter de ser indicado por entidades que tenham registro no CENTS, que seriam empresas afiliadas à Prefeitura de São Paulo e isso é previsto apenas para posições que serão remuneradas. Portanto, nós entendemos que isso vai bloquear a representatividade que hoje existe por regiões, Norte, Sul, Leste, Oeste da cidade, e região central.

Então, nós temos que, também, nessa audiência pública, questionar esse processo da representatividade, que corre o risco de não sermos mais representados de forma horizontal, como sempre fomos.

E ainda para finalizar, só queria fazer um comentário: o Haddad, quando foi para a cidade de Buenos Aires e pedalou, voltou outro Prefeito – muito embora ele já tivesse um olhar mais orgânico para a cidade. Ele voltou outro Prefeito. Ele criou o Ciclovía SP.

Recentemente, o nosso Prefeito Ricardo Nunes pedalou em Nova Iorque, que foi uma cidade-exemplo de como se virar a mesa; cidade-sede da Fundação Bloomberg, e nós, ciclistas e cicloativistas ficamos, sim, enciumados.

Agora a palavra “ciumados”, “ciúmes”, ela tem raiz de *'zelus'*. Nós ficamos, realmente,

querendo saber se, nesse momento, em que o Ricardo Nunes, o nosso Prefeito, conheceu a cidade de Nova Iorque sob a ótica de quem pedala, conheceu o quanto é simples, o quanto é barato, o quanto é fácil você promover soluções de inclusão, de mobilidade social, de mobilidade urbana barata e acessível para todo mundo.

Então, eu faço um convite ao nosso Prefeito: que venha pedalar, que venha conhecer os movimentos horizontais sem medo, porque nós temos, sim: somos muito fortes, muito persistentes; mas, sim, se há uma comunidade neste país, na cidade de São Paulo que trabalha junto, que quer ver acontecer, que compõe e que é resiliente, essa comunidade somos nós – os ciclistas cicloativistas.

Eu quero, mais uma vez, agradecer ao pessoal do Bike Zona Norte, do Bike Zona Sul, do Bike Zona Leste, do Bike Zona Oeste, do Ciclo Centro, à turma do CMTT, à turma da Ciclocidade, à extinta CicloBR e a todos os ciclistas cicloativistas que deram o fígado na gestão anterior, e ainda dão, para que não fosse, suprimida, as ciclovias na cidade. Nós demos muito suor e sangue no asfalto, sangue de pessoas amigas e queridas. Inclusive, eu quero deixar um grande abraço para as famílias de Marina Harkot, de Márcia Prado e de Julie Dias; dentre outras, só para citar três mulheres queridas, pessoas que trabalharam conosco e que morreram no asfalto da nossa querida cidade.

Mais uma vez, agradeço a experiência. Estou arrepiada ao falar e de lembrar dessas nossas colegas e de toda essa luta.

Um grande abraço, Vereador Toninho Vespoli. Obrigada por ter dado a mim, a honra de abrir esta audiência pública. Eu sei que estourei o tempo, mas não peço perdão, porque era o que eu queria dizer.

Muitíssimo obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Professor Toninho Vespoli) – Obrigada, Renata.

Agora, conforme combinado, os demais componentes da Mesa terão o tempo de fala de cinco minutos.

Tem a palavra, o Lucian de Paula.

O SR. LUCIAN DE PAULA – Boa noite a todos.

Agradeço a todos a oportunidade de estarmos presentes, para discutirmos política pública nesta Comissão, organizada por Vereadores e com a participação de representantes do Executivo, da SMT, da CET – que estão presentes para ouvirem as demandas da sociedade e membros da sociedade civil, que empregam muito do seu tempo para, muitas vezes, não receber nada em troca, em prol de fazer valer os nossos direitos.

Esta audiência é muito importante, porque é preciso discutir como a Prefeitura de São Paulo formula e executa as suas políticas públicas de mobilidade; mas não só as restritas à mobilidade, porque sabemos que são pautas interseccionais e complementares.

Eu vou reforçar o que o Toninho já falou, sobre a Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, que estabelece prioridade da mobilidade ativa sobre a motorizada e a coletiva sobre o individual. O que isso quer dizer? Que é obrigação do Poder Público hierarquizar e dar prioridade às pessoas que se deslocam a pé e de bicicleta; porque isso é uma coisa a que todo mundo tem acesso: todo mundo anda a pé, todos os dias. E da mobilidade coletiva, é podermos andar de ônibus, em ônibus bom, de qualidade e não ficarmos preso em congestionamento. Isso deve ser priorizado sobre o tráfego de automóveis e de motos, algo que é restrito, que exige custo e que não é acessível para todo mundo.

É obrigação da Prefeitura, mas o histórico de São Paulo não é esse, e sim, o de uma cidade que gasta, por exemplo, três bilhões de reais para duplicar uma avenida marginal, sendo que ela, duplicada, possui um fluxo menor do que um simples corredor de ônibus. Há seis anos, nós não conseguimos desativar o Minhocão, mesmo estando previsto em lei, do Plano Diretor e nós sabendo que isso não provoca mais trânsito. Provoca menos trânsito, porque existe um fator de demanda induzida, que consegue absorver essa demanda. Nós não conseguimos implementar uma ciclofaixa de 40, 60 mil reais, de maneira contínua, como a da Luís Góis, sem que as obras sejam interrompidas.

Então, a priorização, conforme determinado na lei, nas diretrizes que temos, não

pode ser uma coisa só de discurso; ela tem que estar refletida na vontade política de fazer acontecer, mas, principalmente, também, nos investimentos, na quantidade de dinheiro que nós dedicamos para cada coisa.

Está trovejando e imagino que todo mundo esteja percebendo a chuva que está caindo. Agora, começam as chuvas de verão e, daqui para frente, nós ouviremos cada vez mais notícias de alagamentos, desabamentos e mortes. Nós sabemos que isso está diretamente relacionado à impermeabilização excessiva de asfalto na cidade, com a construção de avenidas para automóveis, tampando rios e a ocupação das áreas de várzea. É possível ter relações funcionais com os nossos rios urbanos, mas não desse jeito rodoviarista que nós escolhemos.

Nós temos preocupação com o trânsito, porque mobilidade é acesso à cidade, acesso a serviços, acesso à cidadania, mas essa mobilidade somente pode ser ampliada se reduzirmos o espaço viário dedicado a automóveis; se redistribuirmos esse espaço para fazer calçadas, ciclovias de dimensão decente e se priorizarmos, devidamente, o transporte público coletivo.

Nós sabemos que essa chuva só vai se agravar com o desequilíbrio ambiental, com o aquecimento global e nós sabemos que o carro é um grande agente causador dessas mudanças. A Prefeitura assinou, recentemente, a Carta-compromisso com o clima na COP-26, mas isso tem que refletir-se em mudanças nas políticas que já estavam planejadas. Não se pode assinar uma carta, dizendo que assume um compromisso e manter o planejamento como estava antes. Ele tem que mudar, ele tem que se fortalecer, neste sentido: nós temos que redobrar os investimentos na mobilidade, que beneficiem os 80% da população que andam, pedalam e vão de ônibus para o trabalho, para o lazer e para a escola.

Nada do que eu falei é grande novidade. O que falta nas cidades são ações e medidas que garantam que isso aconteça. Nós temos várias cidades menores e com muito menos recursos tomando várias atitudes, simples e eficientes, que trazem grandes benefícios, porque priorizam as coisas certas e da maneira certa.

Em Mogi das Cruzes, eles requalificaram o entorno das suas estações de trem; na

Praia Grande, instalaram lombofaixas e estão priorizando os pedestres; em Vargem Grande Paulista, é possível tomar um ônibus com tarifa zero e, em Itajaí, nós podemos ser pagos para trocar o carro pela bicicleta, sendo que, em São Paulo, em 2016, nós já tínhamos o Programa Bike SP aprovado, que segue até hoje esperando uma regulamentação, enquanto Osasco está requalificando o seu calçadão.

Exemplos não faltam. O que falta, realmente, é uma tomada de atitudes que invertam essa lógica que vem lá de trás, de um século de ações e construções rodoviaristas, que é algo alinhado com o século XXI, com a eficiência e com a questão ambiental de uma cidade que é vivível, que é para as pessoas.

Acho que isso não tem que ser uma questão arbitrária. Acho, inclusive, que nós precisamos vincular as receitas de diversos fundos, como o Fundo de Multas de Trânsito, o do Polo Gerador de Tráfego, o das Operações Urbanas e o do o Fundurb, que não têm que ser genericamente para a mobilidade, mas têm que ser vinculadas, a maior parte de seus recursos, especificamente para investimentos em mobilidade ativa e no transporte coletivo.

Eu deixo essas provocações para embasarmos a nossa discussão e agradeço todo mundo pelo tempo disponibilizado. Encerro a minha fala desejando uma boa audiência para todo mundo, com ótimas contribuições, porque eu sei que elas sempre são muito rentáveis, apesar de ser sempre necessário que o Poder Público colete essas sugestões e traga a população, a sociedade civil para compor essas políticas públicas.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Professor Toninho Vespoli) – Obrigado, Lucian.

Tem a palavra o Sr. Rafael Calabria, do Idec.

O SR. RAFAEL CALABRIA – Olá a todos. Vereador Toninho Vespoli, Vereador André Santos, demais membros da Mesa e demais participantes, boa noite.

Sou o Rafael Calabria, Coordenador de Mobilidade Urbana do Idec. Estou presente, talvez, como o único membro do Conselho de Transportes e também faço parte da Cidadeapé, uma associação pela mobilidade a pé, em São Paulo.

Começo respondendo sobre o que a Falzoni comentou, a respeito de ter havido um erro muito grande de trato com o Conselho de Transportes nesta gestão, quando foi aberto um edital de candidatos para a nova eleição do Conselho, exigindo-se que eles tivessem cadastro de parceria na Prefeitura. Demoramos para conseguir fazer a equipe técnica da Secretaria de Transportes entender o erro que foi isso e acabamos o prazo de inscrição com apenas dois candidatos, enquanto nós precisaríamos de, pelo menos, 42, sendo cada candidato com um suplente.

Como ninguém é parceiro da Prefeitura, não houve candidatura e, agora, nós vamos ter que corrigir. Pelo menos hoje, em reunião, a equipe percebeu, vai corrigir, e nós vamos fazer um edital que consiga incluir as pessoas, os grupos da cidade, grupos ligados, vinculados à mobilidade, que mostrem representatividade e coerência. Enfim, estamos trabalhando para manter de pé o Conselho de Transportes – uma ferramenta importante –, criada depois de muita pressão da população nas Jornadas de Junho, na pauta de transportes, em 2013.

Ainda sobre esse tema, reforço a importância de a Prefeitura ouvir mais o Conselho, composto por Câmaras Temáticas, como a de Pedestres. Esse é um órgão que precisa ser mais bem aproveitado pela Secretaria de Transportes para fazer esse diálogo, para ouvir as demandas das regiões e dos especialistas da área da Saúde e do Meio Ambiente, que fazem parte do Conselho, também. Nós temos visto a Prefeitura cada vez menos aproveitando o Conselho, dando pouca importância, tanto que teve essa “trapalhada” grande com a eleição – que foi atrasada, além de tudo.

Nós apontamos para a Prefeitura que poderia ter sido resolvidas as questões do atraso – em discussão no Pleno – e a Prefeitura vinculou o Conselho ao novo decreto que atrasou, precisou refazer o decreto e terá de refazer de novo, por esse erro do edital, que também não ouviu. Nós, da Comissão Eleitoral, apontamos o erro em agosto e estamos corrigindo o erro em dezembro, sendo que foi apontado no dia 24 de agosto, na reunião do Conselho.

Então, se a Prefeitura, a Secretaria de Transporte, principalmente, estiver mais aberta a ouvir especialistas que fazem parte do Conselho – inclusive, um pequeno parêntese: o

Prefeito vangloriou-se de ouvir especialistas de “Divisão 0” e “*Traffic Calming*”, na Bloomberg, em uma reunião em Nova Iorque, na semana passada. Nós estivemos no Conselho Câmaras Temáticas com diversos especialistas, que fazem debate há muito mais tempo, com a Jane Jacobs e com outros especialistas que também estavam na reunião. Não foi a Jane, desculpa, esqueci o nome... da *Sky* que estava na reunião.

Então, a Prefeitura possui, na frente dela, uma equipe, um grupo muito disposto a fazer esse debate voluntário, como a Falzoni colocou, e pressionar a Prefeitura, principalmente, pelas mudanças necessárias; muitas que o Lucian colocou antes de mim.

Nós sabemos que a Prefeitura precisa realizar esse debate de mudança cultural na cidade de São Paulo para redução do uso do carro e ampliação dos usos sustentáveis. É um debate difícil. Há uma resistência cultural na sociedade muito forte contra essa mudança, mas a Prefeitura, a Secretaria de Transporte, do Meio Ambiente e Urbanismo, respeitando o que a lei preconiza e, preocupadas com o interesse público que eles têm que representar, eles têm que explicar, têm que fazer o diálogo, têm que fazer o debate das mudanças que são necessárias.

Não é para tratar os Estados Unidos e a Europa como uma utopia, porque o debate, para ser feito lá, também deu trabalho, também teve reação. Amsterdã já foi uma cidade cheia de trânsito de carro e, recentemente, vem modificando-se.

Pelo Idec, nós temos feito, também, esse debate no Fórum Consultivo Nacional, que o Ministério do Desenvolvimento Regional abriu, em setembro, para debater isso. Estamos tentando pensar lá, com o Ministério, em formas de ampliar a exigência das prefeituras, para que elas cumpram essas diretrizes.

São Paulo, a maior cidade do Brasil e a cidade que tem esse problema mais latente do esgotamento do modelo baseado no carro, precisaria voltar a ser exemplo. Estamos perdendo esse papel há um bom tempo para Fortaleza, que tem avançado. Porto Alegre, ano passado, fez muitos avanços em ciclovias durante a pandemia. O Rio de Janeiro está com um plano ambicioso. Belém está se anunciando, agora, como a futura capital da bicicleta no Brasil e a

cidade de São Paulo está ficando parada, revisando, repensando e rediscutindo planos que já foram aprovados.

O Plano de Mobilidade passou por audiências públicas regionais, temáticas. Foi aprovado. Ele é plenamente justificável, baseado na Lei de 2012. Então, São Paulo, infelizmente... no Idec, nós trabalhamos muito por comparação em âmbito nacional e nós temos visto São Paulo ficar para trás no avanço, na inovação nessa pauta. É uma cidade que, conhecidamente, sofre tanto com o esgotamento do modelo do automóvel, que nós insistimos em ficar tratando com cuidado, em vez de fazer o debate necessário.

A partir dos exemplos da Prefeitura, promover o debate, como o Kassab fez, quando abaixou as velocidades e teve reação. Quando começaram as ciclofaixas de lazer, teve “zoação” da classe média, baseada no carro. Principalmente, ficou mais conhecido, na cidade, o Haddad, que também avançou e teve críticas nas faixas de ônibus, nas ciclovias e na redução de velocidade.

Então, o debate foi importante. Vemos até a imprensa com maior entendimento da questão. A Prefeitura precisa voltar a avançar, prover exemplo e facilitar a mudança cultural, que só vai ser facilitado com a infraestrutura e com capacidade para que as pessoas possam usar os meios transportes que querem com segurança, com qualidade e com acessibilidade.

O SR. PRESIDENTE (Professor Toninho Vespoli) – Obrigado, Rafael.

O próximo orador é o Sr. Igor Pantoja, da Rede Nossa São Paulo.

O SR. IGOR PANTOJA – Boa tarde, Vereador. Boa tarde, Vereador André Santos, representantes da Prefeitura – Secretário, que está presente. Quero cumprimentar, também, os colegas da sociedade civil – Calabria, Falzoni, Lucian, Toni.

Nós, pela Nossa São Paulo, acompanhamos essa causa da mobilidade desde 2007, desde que a Rede Nossa São Paulo foi criada. Temos uma pesquisa, com um histórico bastante significativo, sobre o tema da mobilidade. Eu acho que é a pesquisa mais antiga, talvez, não só de São Paulo, como de outras cidades do Brasil, sobre o tema da mobilidade, de modo mais amplo.

Então, o que eu queria era trazer um pouco sobre esses números, dos resultados que foram apresentados pelo Secretário de Transporte, Ricardo Teixeira, que participou do evento de lançamento que nós fizemos em setembro. Nós, inclusive, participamos de reuniões com a diretoria da CET para tratar desses resultados, para discutirmos um pouco sobre eles.

Nós sabemos que essa divisão, também, da Secretaria de Transportes acabou confundindo, um pouco. Nós não sabemos muito bem até que ponto vão as responsabilidades de cada um dos dois secretários que temos.

Então, de toda maneira, acho que é uma oportunidade até para esclarecer isso e para a Câmara Municipal entender um pouco os efeitos dessa divisão da Secretaria de Transporte.

Em relação à pesquisa, alguns destaques que tivemos neste ano, em relação ao tema da mobilidade ativa, é de que a mobilidade a pé, nesse período da pandemia, aumentou. Nós tivemos oscilações bastante significativas. Todo mundo conhece, em relação à utilização dos transportes públicos coletivos, o aumento da utilização do carro, mas que este ano já voltou a diminuir e o aumento mais consistente da mobilidade a pé. Então, acho que isso é o primeiro ponto.

Nós temos acompanhado a implementação bastante vagarosa do Plano Emergencial de Calçadas, que consta do Programa de Metas ainda de maneira insuficiente, em relação ao que propõe o Plano de Mobilidade da cidade. Nós tivemos, então, um aumento de 15 para 20% da mobilidade a pé como sendo o modo mais frequente de utilização. Desculpe; aumentou de 15 para 20% o valor de quem utiliza todos os dias, mas o total de pessoas que dizem que o transporte a pé é o mais frequente, nas suas utilizações cotidianas, chega a 79% da população.

Entretanto, as pessoas não se sentem seguras ao andar a pé ou de bicicleta na cidade de São Paulo. Depois, eu vou mostrar quais são essas situações em que elas não se sentem seguras. Seguras tanto em relação à violência quanto segura em relação à infraestrutura, algum problema de sinalização.

Essa questão da mobilidade a pé, para nós, é bastante significativa, porque no

mesmo evento que fizemos o lançamento desse resultado da pesquisa, uma pesquisadora do Centro de Estudos da Metrópole, ligado à USP, apresentou a pesquisa que eles fizeram, que aponta que as calçadas são muito inadequadas, principalmente nas periferias da cidade; tanto em relação ao tamanho das calçadas, que são muito estreitas, quanto em irregularidade do piso.

Então, essa nota conceitual está disponível. Acho que é um documento bastante importante para entendermos que o problema das calçadas não está só na área central, como é o Plano Emergencial de Calçadas, que privilegia as áreas centrais e os centros de bairro – que é legítimo –, mas que é também importante ter uma política voltada às áreas periféricas, que têm as piores calçadas da cidade.

Estava falando da questão da segurança em relação à mobilidade ativa. Então, as principais queixas da população em relação as ciclovias, por exemplo, é de que 30% das pessoas usariam mais a bicicleta caso tivesse certeza de que não fossem roubadas – logo, há um problema de violência urbana; mas 71% dessas pessoas não se sentem seguras por conta da infraestrutura.

Então, em relação ao compartilhamento do espaço com os carros: as pessoas não se sentem seguras com isso; não sentem seguras em relação à sinalização das ruas enquanto ciclistas; as pessoas não se sentem seguras ao trafegar nas ruas devido à sinalização inadequada ou inexistente; e, também, 71% – somando esses três temas – dizem que utilizariam mais a ciclovias, caso houvesse mais ciclovias interligando as regiões – que também é uma questão que a Câmara Temática de Bicicleta – o pessoal que discute mais diretamente o Plano Cicloviário –, também já coloca há muitos anos.

Então, não é uma questão só de especialista, só de quem é um usuário constante da bicicleta. A população paulistana diz que não se sente segura por esses três motivos apontados. E também, só para complementar, 80% das pessoas se dizem a favor de ciclovias. Nós sabemos, também, que é um debate, muitas vezes, complicado, quando você olha para os bairros.

Geralmente, algum comerciante possui alguma resistência em nível local. Mas é, como já foi dito, é uma questão de mudança cultural, que eu acho que é uma política que a

Prefeitura deve encampar em nome da saúde pública, em nome da melhoria da qualidade de vida na cidade, da redução da poluição, do combate às mudanças climáticas. Justificativas não faltam. Então, eu acho que o que falta mesmo é o compromisso político mais claro, seja da gestão, seja da Câmara de Vereadores, para aprovar projetos relacionados a este tema.

Então, eu acho que era isso. Queria agradecer, mais uma vez, o convite e fico à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Professor Toninho Vespoli) – Obrigado, Igor.

O último orador da sociedade civil, da Mesa, José Antônio Zagato.

O SR. JOSÉ ANTÔNIO ZAGATO – Olá, pessoal. Vocês estão me ouvindo?

O SR. PRESIDENTE (Professor Toninho Vespoli) – Sim.

O SR. JOSÉ ANTÔNIO ZAGATO – Boa noite a todes.

Meu nome é José Antônio Zagato. Queria agradecer ao convite do mandato do Vereador Professor Toninho Vespoli.

Cumprimento todas as colegas e todos os colegas de Mesa desta audiência pública.

Eu estou pela Ciclocidade, que é a maior associação de ciclistas urbanos da cidade de São Paulo, que atua com coletivos, movimentos nas diversas regiões, tanto com lazer, com mobilidade ou com a ciclogística, para mudar esse paradigma rodoviarista da cidade de São Paulo, que se constituiu, basicamente, a partir do início do século XX.

Acho que várias das falas que me antecederam já colocaram pontos fundamentais a respeito disso e que eu não vou repetir. Mas eu gostaria de me dirigir, sendo uma audiência da Comissão de Constituição e Justiça, a alguns aspectos que dizem respeito à própria análise da constitucionalidade, dos aspectos legais e regimentais que tramitam nessa Constituição e que me parecem que estão em contradição com a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Como o Lucian já colocou, a questão orçamentária é que não vem refletindo o que a própria lei determina – como prioridade à mobilidade ativa. E em um mundo em emergência climática, nós temos de lembrar, fundamentalmente.

Nós, quando estamos pensando na coletividade das 12 milhões de pessoas que

estão vivendo na cidade de São Paulo e em seus representantes eleitos, dentro da Câmara Municipal e da Prefeitura de São Paulo, cujo Setor de Transportes, com o Setor da Construção Civil – se contabilizada a cadeia produtiva e extrativista desde o início, onde se retira matéria prima para a mineração e que vai causando desastres, devastação ambiental em outras regiões do Brasil e na cidade de São Paulo –, são os maiores emissores de poluentes. São setores que estão nos levando a uma condição de emergência climática, que pode, fundamentalmente, levar-nos à extinção, caso essa mudança de paradigma não foi liderada, justamente, pelas grandes cidades.

São Paulo, como maior polo urbano do hemisfério sul, está deixando muito a desejar. Isso passa pela Comissão de Constituição e Justiça, que, ao analisar o orçamento público, possui o dever constitucional e legal de verificar se esse orçamento está condizente com a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Quando não está, esse orçamento não respeita a Lei Federal e, portanto, a dotação orçamentária deve ser imediatamente invertida – não ser disputada daqui a um ano, quando o orçamento estiver vigente e os coletivos tiverem de, voluntariamente, também como foi dito, disputar por todas essas rubricas. Na verdade, o problema está na peça orçamentária; que vai para a Câmara, saindo do Executivo, já desrespeitando a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Isso deve ser barrado imediatamente na Câmara e não, depois, ser disputado rubrica a rubrica.

E, para isso, é fundamental mudar, como também já foi dito, a mentalidade que continua apostando em uma solução obsoleta e anacrônica, que é o transporte motorizado individual para a estruturação desta cidade, às custas de todos os seus recursos naturais e dos recursos humanos e não humanos.

Digo isso, porque são justamente as populações já vulnerabilizadas e invisibilizadas que moram nas periferias, próximas às áreas de várzea, que continuam sofrendo com racismo ambiental juntamente ao rodoviarismo, através da abertura de viários, que só servem aos veículos particulares às custas da expulsão dessas pessoas, cada vez mais distantes das áreas

centrais.

Não há como nós enfrentarmos a emergência climática se o orçamento for essa peça de ficção, em relação ao que é a Lei Federal e o que deve ser a mobilidade ativa na cidade de São Paulo.

Do contrário, nós continuaremos reproduzindo o paradigma vigente e nós chegaremos em 2030 falando a mesma coisa que gerações anteriores já falavam, como nas falas anteriores já foi dito. Então, não se trata mais de descobrir novos dados. A ciência já produziu. Nós estamos em uma gestão que está praticando o negacionismo climático, ao reproduzir, na peça orçamentária, tudo o que já deveria ter sido superado.

Além de colocar, nas costas da sociedade, justamente os segmentos mais vulnerabilizados, a disputa por rubricas de parcelas, porque não há o trabalho de indução de transformação das mentalidades. Por isso que mobilidade ativa diz respeito à cultura, como já foi dito, porque também trata de se forjar outras mentalidades.

É possível esta cidade tornar-se funcional a partir do caminhar a pé, a partir do deslocamento por bicicletas, a partir do transporte coletivo e não mais de uma situação de excrecência, onde temos fundos de vales com avenidas de cinco faixas, para cada lado. E é com isso que o orçamento reflita o que a ciência já vem produzindo.

Obrigado, Vereador. Agradeço e cumprimento a iniciativa.

O SR. PRESIDENTE (Professor Toninho Vespoli) – Obrigado.

Secretário, nós temos 20 pessoas inscritas pelo *chat* da Câmara. Não sei se todas estão aí. Geralmente, não estão. Geralmente, metade é que acaba falando. Mas queria saber se o senhor já gostaria de responder agora ou prefere escutar os inscritos.

O SR. ALEXANDRE MARTINS – Vereador, eu vou pedir para o Dawton Gaia, se ele puder já iniciar as respostas. Ele é o coordenador da parte de ciclistas.

O Dawton está presente?

O SR. DAWTON ROBERTO BATISTA GAIA – Vocês ouvem-me?

O SR. ALEXANDRE MARTINS – Perfeito. Dá para ouvir.

O SR. DAWTON ROBERTO BATISTA GAIA – Boa noite.

Cumprimento o nosso Secretário, a Vereadora Renata Falzoni, o Vereador Toninho Vespoli e o Vereador André Santos.

Ouvindo todas as demandas, ficou muito claro que os espaços, nas vias públicas, estão limitados. Os carros, os ruídos, a poluição, o risco de acidentes compõe o ambiente urbano, que foi sendo construído, ao longo dos anos e são características dos espaços destinados hoje, por incrível que pareça, aos próprios pedestres. Isso acontece na maior parte das cidades do mundo e isso, hoje, vem se transformando cada vez mais.

Está muito claro que o ambiente possui o poder de influenciar as nossas escolhas e hábitos. Então, é possível, que nós, do Poder Público, planejemos, de forma que sejam incentivadas as escolhas mais sustentáveis.

A maioria dos carros, em nossos bairros, realmente, como foi dito, tiveram um efeito desmobilizador na mobilidade ativa, inclusive das crianças, reduzindo as oportunidades de brincar, de socializar e acesso às comunidades de forma independente.

Então, o que podemos dizer é o seguinte: primeiro, que existe um planejamento do sistema viário, da rede cicloviária. Foi, inclusive, apresentado, neste final de semana, no Congresso, liderado pelo nosso Vereador André Santos. Existe hoje, para 2022, já um planejamento para o Plano Cicloviário, com 157 quilômetros de novas conexões. Então, é o exercício que a Prefeitura de São Paulo vem fazendo em conjunto da sociedade, em conjunto dos grupos, do cicloativismo e de todas as outras Secretarias que estão envolvidas com o objetivo de atingir essas metas.

Na meta da cidade de São Paulo, estão 300 quilômetros para 2024. Quer dizer, isso não significa que não pode ser mais do que 300 quilômetros. A nossa meta está fundamentada em 300 quilômetros e, assim, foi apresentada no nosso orçamento. Lógico que se considerarmos que tivemos, de fato – não vou colocar nem como atraso no Plano Cicloviário, porque a cidade vem sendo distribuída conforme o orçamento da Prefeitura e esse orçamento é distribuído entre as Secretarias.

No nosso caso, no exercício anterior, do Bruno Covas, estavam planejados 173 quilômetros – implantamos 177 quilômetros e foi entregue o que estava sendo planejado. E, hoje, estão sendo planejados 300 quilômetros e estamos muito empenhados nessa questão, de atender à demanda e atender ao que está sendo planejado. Os nossos esforços, sem dúvida nenhuma, são para superar esses dados e, quem sabe, alcançar esses quilômetros que ainda não foram implantados e se diz que estão em atraso. Isso não significa que não vamos conseguir atingir essas metas.

Nesse momento, sobre as perguntas: acho que, de forma resumida, existe um planejamento. Temos já, em concorrência pública; está no finalzinho das concorrências. São 48 quilômetros de novas conexões, são dois lotes, duas concorrências: uma com 15 mil quilômetros, quase 16 mil quilômetros e outra com 33 e alguma coisa. E há uma outra, que está prevista através de uma parceria PPP, que são 98 quilômetros, que já estão sendo planejados.

Então, em resposta, em 2022, certamente, implantaremos já, esses 157 quilômetros. Dependíamos um pouco, de parte dessa quilometragem, de uma audiência pública que ocorreu no final do mês passado. Então, as barreiras que tínhamos para dar andamento a essa implantação foram realmente ultrapassadas. Tudo indica que, no início deste ano de 2022, já implantaremos as concorrências públicas e daremos início ao processo das PPPs.

Acho que é isso, não sei se há mais algum questionamento.

O SR. PRESIDENTE (Professor Toninho Vespoli) – Vamos ouvir a sociedade civil e depois teremos outra rodada rápida, principalmente com os representantes do Executivo. Pode ser assim?

O SR. DAWTON ROBERTO BATISTA GAIA – Pode ser.

O SR. PRESIDENTE (Professor Toninho Vespoli) – Luis Gregório, já quer pronunciar-se agora?

O SR. LUIS CARLOS MOTA GREGÓRIO – Boa noite.

Prefiro ouvir a palavra dos participantes, para depois podermos responder à altura, claramente, o que nos for provocado. O Dawton já colocou muito bem o nosso papel, o nosso

planejamento. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Professor Toninho Vespoli) – Então, vamos para os inscritos.

Primeiro, Jean Carlos Martins do Vale, da Câmara Temática de Bicicleta, da Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito de São Paulo.

O SR. JEAN CARLOS MARTINS DO VALE – Boa noite a todos.

Meu nome é Jean Carlos, eu gostaria de começar a minha fala apresentando essa escultura, que está presente em Berlim, na Alemanha, sobre como funciona a conversa da política sobre o orçamento para combate às mudanças climáticas do planeta.

- Orador exhibe escultura virtualmente na tela do celular.

Basicamente, o que quero resumir é como o orçamento da nossa cidade está sendo distribuído de forma totalmente desigual, totalmente desbalanceado e está priorizando, de uma forma, realmente, intensa, o transporte motorizado individual.

— Não preciso esclarecer novamente e repetir tudo o que já foi falado sobre as Leis Federais, Leis Estaduais e Municipais, que determinam a priorização do transporte ativo e do transporte por bicicletas e do transporte coletivo. O que quero exemplificar é sobre como, em 2021, não foram feitas estruturas cicloviárias e sobre como, nesse momento, o Dawton Gaia está planejando a requalificação de ciclofaixas da cidade, o que é extremamente benéfico – a Secretaria, como um todo e a CET estão de parabéns nesse quesito de requalificação.

Mas o que quero exemplificar é no sentido de que o Dawton Gaia, a CET e a SMT não fizeram ciclofaixas e ciclovias no ano de 2021 – não por culpa deles, não, porque eles não têm um planejamento ou coisas do gênero. É porque eles não têm o orçamento, porque todo o orçamento que existe na cidade, que é direcionado para mobilidade, é direcionado priorizando o transporte por carros. E isso é totalmente errado.

O que quero exemplificar, principalmente trazendo essa escultura alemã, é no sentido de que ficamos discutindo planejamento, discutindo sobre como nosso dinheiro é gasto com os carros e, enquanto isso, o planeta não vai ter nenhum problema em trazer todos os resultados das nossas decisões, para nós, no futuro.

O que quero trazer é que: enquanto ficamos discutindo sobre como é gasto mais de 1 bilhão de reais em recapeamento, em isenções fiscais, em incentivos diversos ao uso do carro, e ficamos coletando migalhas, como já foi dito, inclusive, pelo Toni Zagato, para fazer ciclofaixas e naquelas qualidades – para quem não entendeu a minha ironia com “naquelas qualidades”.

E enquanto isso, estamos projetando o nosso futuro. Um futuro, realmente, problemático e que vai ter resultados extremamente severos e já falei isso. Temos a Renata Falzoni, nossa Vereadora – e diversos outros membros presentes que já escutaram-me falar isso –, que nós vamos, realmente, ter resultados severos para todas as pessoas da cidade e que serão resultados das nossas decisões de agora. Por isso, o orçamento da cidade precisa ser redimensionado e redirecionado para a mobilidade ativa.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Professor Toninho Vespoli) – Obrigado, Jean. Próximo: Gilberto de Carvalho, da Associação Cidadeapé – Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo.

O SR. GILBERTO DE CARVALHO – Boa noite a todos.

Só gostaria de frisar, sobretudo, em relação ao pedestre – quer dizer, o absoluto desrespeito que estamos tendo em relação ao PlanMob de São Paulo e ao Plano Nacional de Mobilidade.

Nós temos inúmeras questões que já venceram, que deveriam ter sido resolvidas e não foram resolvidas até hoje – no caso, específico da questão da mobilidade a pé; a questão da responsabilidade das calçadas e a criação; a necessidade da criação de um grupo intersecretarial, que deveria congrega todas as Secretarias.

Quer dizer, como representante, também, da Câmara Temática de Mobilidade a Pé, nós, o tempo todo, estamos discutindo com CET, que, na realidade, não possui poder diretamente sobre as calçadas, algo que está até hoje ligado à Secretaria Municipal das Subprefeituras, o que eu acho um tremendo erro, já que a calçada é uma parte integrante, segundo o CTB, do viário.

Então, nós temos a representação dentro da Secretaria Municipal de Transportes e, várias vezes, chamamos a Secretaria das Subprefeituras e não temos nenhum tipo de resposta. Estamos presos a dizer que estão sendo cumpridas as questões de números, seja de quilômetros em ciclovia, seja de metros quadrados de calçada, que aliás só acontece, em geral, nos finais de gestão. Quer dizer, durante três anos de gestão, não acontece praticamente nada com as calçadas – só no final da gestão que há alguma aplicação de verba para as calçadas.

Na realidade, nunca foi usada a totalidade do Fundurb para esse tipo de obra. Sempre sobram recursos, todos os anos e não precisa andar muito pela cidade para ver o estado da maioria das calçadas. Então, temos que prestar mais atenção em tudo o que foi prometido no Promob e cobrar com relação a isso. Então, eu gostaria de ter uma atenção maior ao cumprimento do que está previsto no Plano de Mobilidade, que não vem sendo cumprido.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Professor Toninho Vespoli) – Obrigado. O próximo orador é o Sr. Bruno Santana do Nascimento, Movimento Enfrente (Pausa); Sr. Élio Jovart Bueno de Camargo, Cades Butantã.

O SR. ÉLIO JOVART BUENO DE CAMARGO – Boa noite, pessoal.

Eu faço minhas as palavras do Sr. Gilberto, porque normalmente eu vou pegar ônibus e uso 600 metros pela via. Ou seja, não há possibilidade de ser usada a calçada.

Eu queria falar sobre a localização do cicloviário, sobre os detalhes construtivos de localização do cicloviário nas vias, que deixaram de ser apresentados na última audiência. E eu acho que esses são importantes e devem ser considerados pelos seguintes motivos: eles não podem estar localizados nos ponteiros locais e parques lineares, que são corredores ecológicos de ligação entre as áreas verdes da cidade, previstos para a ampliação e a conservação da biodiversidade nas áreas urbanas.

Esses locais, além de não serem para essa finalidade, na lei do cicloviário atual, não garantem a segurança pessoal dos usuários, principalmente das mulheres e à noite. E a localização do cicloviário, afastado das calçadas, afeta diretamente a segurança dos seus

usuários e esconde entradas e saídas, possibilitando as travessias fora de faixa, quando deveria ser observada a segurança dos pedestres.

Por conta desses motivos, a localização do cicloviário deveria ser feita no viário existente, nas faixas de estacionamento ou na direita, junto às calçadas, conforme previsto no PDE. E, no uso da calçada para o cicloviário, deverá ser observado o seu uso compartilhado, porque é inseguro ao pedestre.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Professor Toninho Vespoli) – Obrigado. Tem a palavra a Sra. Vanessa Tordini, Ciclo Centro São Paulo (Pausa); Sr. Rogério Peixoto, Fórum Verde (Pausa); Sr. Luiz Augusto Gonzaga (Pausa); Thomas C. Wang, Câmara Temática de Bicicleta, do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte – CTB-CMTT.

O SR. THOMAS C. WANG – Vou tentar ser o mais breve possível. Há várias coisas que quero dizer: uma delas é que nós precisamos de mais verba para a mobilidade e que essa verba seja destinada para a mobilidade ativa: pedestres e ciclistas. E isso inclui os horários de transporte público coletivo.

Nós precisamos de calçadas maiores e melhores. Nós precisamos de mais faixas e corredores de ônibus; precisamos de travessias elevadas, as lombofaixas, para forçar o motorista a reduzir a velocidade quando o pedestre atravessa. Nós precisamos de ciclovias mais largas, para incluir todos os que querem pedalar, não só o ciclista que já tem experiência no trânsito, mas especialmente aquele ciclista que tem medo, que anda na ciclofaixa nos finais de semana, mas que não tem coragem de sair durante a semana porque os motoristas são agressivos.

Nós precisamos de mais obras de acalmamento do tráfego, como rotatória, aquele puxadinho de calçada, na esquina – tudo isso para proteger quem é mais frágil, que é o pedestre e o ciclista. Nós precisamos de mais fiscalização, com radares, mais agentes da CET, mais agentes da Guarda Civil, o que for necessário. A CET precisa de mais fiscais na rua, ela precisa de concurso para ter mais equipe, para poder fazer projeto e para colocar gente na rua, para garantir a segurança de quem está na cidade.

Outra coisa: a única ciclofaixa implantada em 2021 foi na rua Luís Góis, na Vila Mariana. E apesar de ela ser uma grande conquista, depois de um ano parada, por conta de um Vereador anticiclista, ela ainda não foi implantada em sua totalidade – está faltando um trecho bem ao meio, que conecta duas ciclofaixas no bairro: a Domingos de Moraes e a Coronel Lisboa.

A CET e a Secretaria de Mobilidade tiveram a “cara de pau” de responder para mim, num ofício, dizendo que não implantaram esse trecho para preservar vagas de estacionamento. Então, é um contrassenso, porque o Plano Cicloviário e o Plano Nacional de Mobilidade falam que a prioridade deve ser do ciclista e do pedestre, mas a CET respondeu que ela não vai implantar um trecho de ciclofaixa, para preservar o estacionamento.

Em São Paulo, há cerca de 20.000 quilômetros de vias. Isso inclui túneis, avenidas, pontes, tudo isso; mas, aproximadamente, 660 quilômetros só de ciclovia ou ciclofaixa. Ou seja, é muito pouco para o tamanho de São Paulo.

Se olharmos o mapa oficial de ciclovia de São Paulo, nós vamos reparar que, praticamente, todas as estruturas estão no Centro Expandido. Fora do Centro Expandido, praticamente não existe ciclovia, nem ciclofaixa. Das que existem em periferia, são pouquíssimas que conectam ao Centro. Atualmente, as ciclovias da zona Leste inteira não se conectam ao Centro. Não chega a uma Subprefeitura da Sé. O mesmo acontece no extremo da zona Sul, a maior zona da cidade, onde praticamente não há ciclovia. Se vocês olharem o mapa da cidade, por exemplo, em Parelheiros, há uma ciclovia inteira; em Capela do Socorro, existem três ou quatro, mas são perpendiculares, não vão ao Centro. Elas cortam a região.

Então, precisamos de mais ciclovias, mais agentes da CET multando quem estacionar em ciclovia. Nas poucas ciclovias e ciclofaixas que temos, há invasão de motorista e motociclista que não respeitam.

Então, para fechar, é muito importante que tenhamos verba para fazer projeto, implantar estrutura e garantir a segurança das pessoas, tornando São Paulo mais segura e mais humana, numa cidade focada nas pessoas.

Espero que o Prefeito, depois de pedalar em Nova Iorque, veja como isso é possível

e tenha vontade política para fazer.

Agradeço pelo espaço, Vereador Toninho e Vereador André.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Professor Toninho Vespoli) – Obrigado.

A próxima é a Lúcia Tavares Somazu. (Pausa). A próxima é a Paola Caiuby Santiago, da Conexão Cultural. (Pausa). A próxima é a Gleice Maria de Vasconcelos, do Cades Santo Amaro.

A SRA. GLEICE MARIA DE VASCONCELOS – Boa noite.

Eu não vou entrar no mérito da necessidade da ciclovia, que está bastante clara. É um transporte barato, menos dispendioso, tanto para a cidade quanto para o usuário. Nós nos preocupamos muito com a quantidade de quilômetros que vão ser implantados, mas tem que priorizar a qualidade da implantação das ciclovias, porque vemos, muitas vezes, ciclovias em ruas em que não há necessidade, ciclovias que não ligam a outras redes e terminam sem mais nem menos. Nós precisamos de um planejamento, conversar, ter as audiências públicas, mas, também, conversar com os Conselhos de Bairros, nos Cades, para que haja um planejamento.

Queria ressaltar, também, que já foi falado, muito oportunamente, que nós temos que dar igual atenção à preservação das árvores. Muitas vezes, nós vemos supressão e podas de árvores para implantação de ciclovias, e nós precisamos delas. Então, devemos dar igual atenção, não só à mobilidade, mas ao ambiente em que essa mobilidade em que ela é exercida, porque as árvores trazem bem-estar, sombreamento, captura de CO2 e oxigênio. Nós sabemos que quando estamos nos movimentando, absorvermos muito mais poluentes, muito mais o ar, do que quando estamos em repouso. Então, precisamos cuidar, também, dessa parte ambiental que não tem sido observada.

Então, inclusive, o seu Élio falou da implantação em canteiros centrais. Acho importante preservarmos o máximo de nossas árvores, principalmente, na situação de emergência climática em que nós estamos.

Era isso que eu queria deixar: essa solicitação, para que se converse com a

Secretaria do Verde e Meio Ambiente e com os órgãos de meio ambiente, também, para que nós possamos conciliar a mobilidade com a preservação do nosso verde, que é bem mais necessário do que a mobilidade através de ciclovias.

Eu não sou cicloativista, mas apoio. No entanto, preocupo-me muito com a condição ambiental da nossa cidade. Nós estamos perdendo as nossas árvores por diversos motivos. Então, para que conversem as Secretarias com o Conselho de Meio Ambiente também para que seja feito um trabalho sustentável, viável, em termos de emergências climáticas e de equilíbrio ambiental.

O SR. PRESIDENTE (Professor Toninho Vespoli) – Obrigado, D. Gleice. O próximo orador é o André Manoel dos Santos, Sapopemba. (Pausa). O próximo orador é o Christian Silva Martins de Melo, do Conselho Participativo Mooca, Renasce Brás.

O SR. CHRISTIAN SILVA MARTINS DE MELO – Boa noite a todas e todos. Boa noite, Vereador Toninho.

Venho trazer uma questão bem pontual, mas essencial. Todo Plano de Mobilidade, quanto o Cicloviário, tem um ponto de uma das questões: transporte escolar. As escolas públicas são projetadas – pouquíssimas têm espaço reservado para as peruas. Mesmo nas atuais, precisa-se de uma agilidade da CET, para fazer a demarcação das unidades. A maioria não tem demarcadas as áreas das peruas – as escolas públicas, sobretudo, ainda mais nas periferias; têm o transporte público gratuito e até as peruas particulares. Precisaria ser feito isso para destacar, porque muitas escolas estão em locais que são ruas muito apertadas, que têm outros espaços e não têm a vaga reservada para as peruas.

Outro ponto importante, na região do Brás: quando se fala em Plano Cicloviário, nós temos alguns equipamentos públicos na região. Deveriam ter, na frente deles, o espaço para as *bikes*, como os parques têm, alguns terminais de ônibus também têm, mas poderia ser ampliada essa questão, sobretudo, para potencializar o uso das ciclovias já existentes. Não estou falando da necessidade de ampliação – que foi muito bem colocado –, mas de potencializar as ciclovias que já existem colocando pontos de parada seguros, para as pessoas deixarem suas *bikes*, de

modo a ampliar o uso de algo que já está implantado.

Essas as colocações que tenho a vocês.

O SR. PRESIDENTE (Professor Toninho Vespoli) – Obrigado, Christian. O próximo orador é o Elcio Kazuaki, Instituto de Engenharia.

O SR. ELCIO KAZUAKI – Boa noite.

Queria deixar uma mensagem em relação ao Plano de Mobilidade: de buscar aquela meta para São Paulo 2030 de projeto de até 30 minutos, avançar ainda mais; Paris está falando em atingir 15 minutos; e a bicicleta tendo a priorização seria muito interessante.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Professor Toninho Vespoli) – Obrigado, Elcio.

O próximo é o André Araújo (Pausa). O próximo é o William Cruz, do Vá de Bike.

O SR. WILLIAM CRUZ – Boa noite a todos.

Meu nome é William Cruz, sou do Vá de Bike, que trata do uso da bicicleta nas cidades.

Agradeço a oportunidade e fico feliz em ver os nobres Vereadores como o Toninho Vespoli, André Santos, também, a Vereadora suplente Renata Falzoni, apoiando essa causa, que é tão importante para São Paulo.

O ponto que eu quero deixar claro é que é preciso deixar de ver a construção de ciclovias como gasto, entendê-la como investimento. Como foi bem pontuado na introdução, existe um ganho, inclusive, financeiro, para a cidade quando o cidadão e a cidadã optam pela bicicleta. Apesar de um pequeno setor posicionar-se contrário às ciclovias e tentar barrar as implantações quando elas acontecem, há demanda popular por essas estruturas de proteção à vida.

Além dos dados trazidos pelo Igor, da Rede Nossa São Paulo, uma pesquisa divulgada recentemente pelo CEBRAP, Centro Brasileiro de Análise e Planejamento, mostra que 77% dos entrevistados são favoráveis às ciclofaixas já existentes e 85% são favoráveis à implantação de novas estruturas.

As pessoas apoiam ciclovias; as pessoas querem ciclovias e não só aquelas que vão ter suas vidas protegidas.

Então, eu apelo aos Vereadores que não se enganem com a pressão de alguns segmentos que defendem apenas interesses próprios e o uso particular do viário público; o interesse coletivo e a proteção à vida devem ser mais importantes, sempre.

Ciclovias promovem a ocupação do espaço público, contribuindo para a segurança pública; são boas para o comércio, porque os ciclistas são clientes potenciais e que não precisam de grandes áreas de estacionamento; as ciclovias aumentam o uso da bicicleta: na Consolação, o aumento foi de mais de 200%; o maior exemplo é a Faria Lima, onde não tinham quase ciclistas por causa do risco viário, hoje, tem 8 mil viagens por dia; as pessoas sentem-se seguras, migram do automóvel e do transporte público. Com isso, reduzem o congestionamento, poluição e saturação dos ônibus; quem adota bicicleta economiza tempo, dinheiro, há melhoras na saúde, reduz estresse, relaciona-se melhor no trabalho, torna-se mais produtivo e aquece o comércio com o dinheiro que passou a economizar.

Como já disseram, o Plano Diretor tem, como diretriz, a prioridade para o transporte coletivo e os modos ativos. Diz também que deve garantir o deslocamento seguro e confortável de ciclistas e implantar redes cicloviárias – está na lei. E a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que foi lembrada – também tem premissas semelhantes.

E, por fim, as ciclovias proporcionam uma retomada do uso pelas crianças. Isso por si só já seria um motivo bem forte para implantar as estruturas. As ciclovias são investimento, não gasto. Apenas 30% da população se desloca de carro todos os dias ou quase todos os dias, de acordo com a mesma pesquisa de mobilidade que o Igor apresentou. E gasta-se muito mais com conforto dos motoristas: tanto em pavimento, quanto em fluidez e área de estacionamento do que com quem locomove-se a pé e de bicicleta.

E ciclovias não são simples conforto, são proteção à vida. Dinheiro investido em ciclovias é um dinheiro que retorna para a cidade de inúmeras formas, principalmente em saúde da população e em vidas protegidas. E vidas, senhores e senhoras, não têm preço.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Professor Toninho Vespoli) – Obrigado, William, três minutos cravados. Você cronometrou a sua fala.

Com a palavra Leandro Nunes Alvarenga, da Bike Zona Sul (Pausa). Marcos Lisboa (Pausa). Fabricio Fonseca da Silva.

O SR. FABRICIO FONSECA DA SILVA – Boa noite a todos.

Sou Fabricio, da zona Leste. Conheço o William, a Renata Falzoni, também.

Venho só fazer alguns questionamentos, porque sou taxista e ando muito de bicicleta – mais um motivo por que posso falar do trânsito de São Paulo, que está caótico, realmente. Para andar de bicicleta em São Paulo não é fácil. As faixas reversíveis, que foram mudadas, na Alcântara Machado, que seriam para uma pessoa ou mais, dentro do carro, que ajudaria o trânsito de São Paulo e assim, talvez, o investimento seria maior em ciclovias para a Prefeitura, o que, talvez, ajudaria bastante.

E outro questionamento: eu moro próximo à Arena Corinthians. Na Avenida Águia de Haia foi feita apenas metade da avenida – para falar a verdade, não chega nem à metade –, sendo que, na Avenida São Miguel, há uma ciclofaixa, na Estrada de Mogi das Cruzes, que se chama Avenida Imperador, também, mas elas não se ligam. Ela pega um pedaço do terminal A.E Carvalho, vai até o metrô Artur Alvim e, por ali, ela fica. Fora que ela é muito estreita, para um ciclista iniciante – como o Thomas falou –, é muito complicado: se ele errar uma pedalada, bater o pedal no canteiro central, que contém árvores, ele vai cair no meio da avenida e causar um acidente muito grave.

Ela não foi só projetada: foi jogada no chão de ciclocalçada. Jogaram asfalto na calçada, passaram uma faixa vermelha na guia e chamaram de ciclovia. Fora que há umas grades, também, que atrapalham bastante. Ali, é para proteção, mas atrapalham, principalmente onde há muita árvore.

E eu queria mais um reforço, talvez, que pudesse ser feito, também: impor leis ou passar na televisão sobre como o motorista deve agir com o ciclista, como o ciclista deve agir

com motorista, com pedestre, para motivar mais a população a respeitar o ciclista, o motorista, o pedestre e assim por diante. Porque, pelas nossas leis, o menor tem sempre razão; pedestre, ciclista, automóvel, ônibus, caminhão e por aí vai.

E queria mais ajuda da Prefeitura para ver o nosso modal como transporte. Ele é um transporte e, ecologicamente, mais correto que isso, só se andar a pé. Por isso, nós precisamos que a Prefeitura esteja ao nosso lado, está certo? Eu sou taxista, vai abandonar os carros?

Não precisa abandonar os carros. Só melhorando o nosso transporte público, as coisas aumentam. Meu sonho é montar uma loja de bicicletas e estou vendo que vai ser difícil por isso.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Professor Toninho Vespoli) – Obrigado, Fabricio. Ia pedir para você concluir mesmo, acho que você estava adivinhando.

O próximo e último orador: Tomaz Branco da Costa Bueno, do Vida Adaptada. (Pausa). Ausente.

Volto a palavra ao Sr. Secretário e, aproveitando, pelo relato das pessoas, dos cicloativistas, da sociedade civil, acho que o diagnóstico fica até repetitivo: a questão das calçadas, investimento, alargar as ciclovias, a questão das árvores – ou seja, se pudermos não perder as árvores para implantar as ciclovias, respeitando-as, por questão das mudanças climáticas, porque as árvores têm maior mitigação.

Fizemos uma audiência pública quando debatemos uma política pública barata, em que participou o Secretário do Verde. Nós conversamos sobre um plano de arborização para a cidade, porque é um investimento barato e, dessa forma, poderemos mitigar bastante os gases de efeito estufa. Vimos que as pessoas falaram a mesma coisa: a quantidade de ciclovias e ciclofaixas, a questão da qualidade e da conservação dessas ciclofaixas e ciclovias.

Vendo assim, o diagnóstico não é tão complicado, mas o que me chamou bastante atenção foi esse dado de termos, praticamente, um valor considerável de investimento da Prefeitura para o automóvel – claro, moto, automóvel, isso e aquilo –, sendo que, tanto Leis

Federais e o Plano Municipal, indicam outra coisa – ou seja, aplicar mais para as calçadas, para o transporte público coletivo e tal.

O que os senhores pensam para o próximo período? A ideia é adequar um pouco mais o orçamento para essa realidade, que está imposta e que é uma questão jurídica? Como está isso?

O SR. ALEXANDRE MARTINS – Vereador, a nossa ideia é tentar atender sempre todos os modais. Veja que o planejamento para o período de 2021 a 2024 são mais 300 quilômetros, somados aos 680, 681 que nós já temos. Nós iremos para quase mil quilômetros de ciclovias e ciclofaixas. Lógico, é pouco? Sim, para uma cidade como São Paulo. Nós também entendemos que elas têm que chegar mais próximas da periferia, principalmente na zona Sul, que é bastante carente – estamos estudando.

Na zona Sul, há o problema do viário, que é muito esconso - cresceu de maneira desordenada. Então, há locais onde tem que se conviver com faixas de ônibus, transporte coletivo; tem que se conviver com motocicletas, veículos, carros, com bicicleta, também, enfim; falta espaço. Nós também temos uma série de problemas que vão nos impedindo, mas estamos sempre tentando atender às demandas. Essa é a nossa ideia.

Lógico, todo mundo quer uma calçada para um passeio sem buraco, sem problema. Sempre há uma ou outra questão. Nós procuramos sempre melhorar. Temos problemas? Temos, como toda gestão, mas vamos no caminho de sempre tentar melhorar.

Nós temos uma determinação do Prefeito Ricardo Nunes para que nós façamos o melhor sempre, para todos os modais conviverem da forma mais harmoniosa possível. É essa a nossa ideia. Nós estamos sempre juntos ali, conversando com os técnicos, vendo os vetores, para onde vão crescer, para onde têm de crescer e quais são as demandas. Nós temos informação. Há o subsídio da Câmara Temática e há o subsídio do Conselho, do próprio Conselho. Então, nós temos trabalhado nesse sentido. Lógico que vamos sempre nesse caminho, sempre nessa direção. É disso que precisamos. É esse o nosso empenho.

O SR. PRESIDENTE (Professor Toninho Vespoli) – Façam perguntas diretas e

pontuais, até para o Sr. Secretário poder ser objetivo na resposta.

Tem a palavra o Sr. Rafael Calabria.

O SR. RAFAEL CALABRIA – Acompanhei todas as falas, também, e entendo a fala do Dawton, no começo. A Prefeitura tem avançado em alguns pontos. Os últimos anos não foram tão céleres, mas estão avançando. Um ponto que nós abordamos muito é do desestímulo ao uso do carro. Nisso, não só a Prefeitura, mas o Brasil todo ainda é muito lento. Como a Lei Federal já coloca, sobre desestímulo aos meios que queremos desestimular, acho que a Prefeitura poderia avançar.

Eu queria fazer uma proposta, na verdade. Nós já ouvimos, quando a Prefeitura e a CET estavam fazendo a ciclovia da Paulista, que a avenida ficou sem uma faixa por um bom tempo, durante a obra, e quando foi feito o piso rígido da Teodoro, quando a Teodoro foi fechada por um bom tempo e o trânsito de veículos não foi tão grande quanto eu imaginava, na época, porque o tráfego de veículos é dissimulado e ele organiza-se.

Então, para estimular o desestímulo ao uso do carro, é preciso de dados, que se comprove esses dados, que foram uma sensação e tal. A CET e a Prefeitura estão fazendo o viaduto na Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, em Pirituba. É um viaduto que, pelo menos, vai ter ciclovia e faixa de ônibus – mas nós sabemos que, pelas faixas de carros e por ser uma manutenção de área, vai se estimular o uso de carros também, na região. Não vai se simular bicicleta, mas vai simular o carro. E há dados que mostram que isso vai afetar o trânsito; ainda mais nas vias que chegam à Raimundo, que não vão ser ampliadas.

Eu tenho a propor que a CET, quando for inaugurado ou se for inaugurado, algum dia, o viaduto, que se fizesse um estímulo ou um estudo. Primeiro: não sei se a CET já tem um estudo de desestímulo ao uso do carro, mas um estudo do impacto, no trânsito, na Raimundo, nas vias que chegam à Raimundo, na Ponte do Piqueri, que também deve perder trânsito, no momento, mas que depois vai recuperar o trânsito, porque vai se estimular o uso do carro ou desafogar do trânsito.

Então, quando fosse inaugurado o viaduto, junto aos estudos que há de impacto, a

CET poderia colocar um estudo de impacto no trânsito, pensando num dado para o futuro desestímulo dos carros. Com esse debate, pode-se promover o debate social de como nós temos que desestimular o uso do carro, porque isso vai virar poluição, insegurança viária, etc.

Então, pode-se usar esse viaduto, que já está em obra, que vai gerar uma conexão nova. Eu entendo a função da ponte. Vai haver ciclovia e faixa, mas dá para fazer um estudo de impacto de trânsito que haverá, se for uma conexão de área, pelo menos nas conexões com a Raimundo. Só chegam à Raimundo. E a CET pode usar essa obra para fazer um estudo pioneiro na cidade de São Paulo, que eu nunca vi no Brasil, para mostrar a piora do trânsito e trabalhar, depois, com o desestímulo.

Obrigado, nobre Vereador.

O SR. PRESIDENTE (Professor Toninho Vespoli) – Obrigado.

Mais algum expositor quer fazer alguma pergunta para o Sr. Secretário?

Tem a palavra a nobre Vereadora Renata Falzoni.

A SRA. RENATA FALZONI – De acordo com o Plano de Mobilidade que eu falei, na minha vez, existem, pelo menos, duas ciclopasseiras que estão a dever e cinco dessa gestão. A minha pergunta é: “As ciclopasseiras estão nessa contabilidade?”, porque só se fala de estrutura cicloviária e nós precisamos saber das ciclopasseiras, que são tão importantes quanto as ciclovias.

O SR. PRESIDENTE (Professor Toninho Vespoli) – Tem a palavra o nobre Vereador André Santos.

O SR. ANDRÉ SANTOS – Sra. Renata, eu creio que o Sr. Gaia possa responder um pouco melhor sobre isso, porque ontem ele estava falando sobre isso, no sábado. Eu acho que ele tem alguma resposta em relação a isso. Foi bom você falar sobre esse assunto.

O SR. PRESIDENTE (Professor Toninho Vespoli) – Se o Sr. Secretário quiser complementar alguma questão, fique à vontade; encerramos e vamos para o encaminhamento final da nossa audiência pública.

Vamos deixar para o Sr. Gaia responder. Pode usar a palavra.

O SR. DAWTON ROBERTO BATISTA GAIA – Bom, com relação aos estudos que o Calabria colocou, estamos fazendo. Realmente, vai haver uma redistribuição do tráfego entre as pontes paralelas, a nova ponte da Raimundo Pereira de Magalhães.

Nós precisamos entender que o grande desafio dessa cidade é o transporte de massa. Para uma cidade do tamanho de São Paulo, a solução definitiva é o transporte de massa – o transporte coletivo e o transporte de massa –, e nós estamos andando nessa direção. Com toda certeza, é a solução definitiva.

Com relação às transposições, outra nossa exposição no Congresso, são seis novas pontes que estão sendo implementadas com o Plano Cicloviário, ligando as novas redes que estão sendo colocadas. São três novas passarelas existentes que nós estamos conectando, chegando a essas ciclofaixas novas e utilizando as passarelas existentes, como conexão sobre rodovias que estamos atravessando. São sete novos viadutos que estão em transposição, também. Há uma rede cicloviária chegando e são sete novos viadutos fazendo essa conexão entre os dois lados. Há uma nova ciclopassarela, que se chamava Bernardo Goldfarb, que está prevista no plano.

Pelo menos, o plano é para que seja até abril de 2022, quando nos entregarão o projeto executivo, com a promessa de estar entregando ainda, em 2022, a construção da ciclopassarela. Ou seja, com certeza, o nosso grande desafio, realmente, são vencer as transposições, e estamos trabalhando para isso. Com toda certeza, nós vamos vencer essas barreiras – lógico que juntos.

Essas propostas que estão sendo feitas sempre estão sendo discutidas na Câmara Temática e nas nossas reuniões regionais, onde constantemente ocorrem, semanalmente, para ser mais exato, com os cicloativistas. Cada semana é com uma região, com uma regional do cicloativismo: Norte, Sul, Leste, Oeste e área central, a nova regional. Então, nós estamos caminhando juntos e construindo esse plano, que certamente será implementado até 2024.

O SR. PRESIDENTE (Professor Toninho Vespoli) – Sr. Secretário, o senhor quer falar alguma coisa ou está satisfeito?

O SR. ALEXANDRE MARTINS – Só quero agradecer a oportunidade. O Sr. Dawton já respondeu bem as duas questões da Vereadora e do Sr. Calabria. Então, eu quero só reforçar a nossa disposição em sempre trabalhar com todos, junto a todos. Estamos à disposição para ideias, para discussão, porque isso vai a bom termo.

Obrigado.

O SR. DAWTON ROBERTO BATISTA GAIA – Eu só queria complementar uma coisa. Foi colocado um ponto com relação à vegetação. Então, no nosso Plano Cicloviário, certamente, sempre estamos preservando a vegetação, preservando as árvores. O nosso plano, realmente, vem desviando e utilizando a árvore, inclusive, como elemento de sombra para os ciclistas. Então, é sempre pensado nisso. Lógico que tudo isso depende de estabelecermos um equilíbrio entre todos os modais. É isso que a Secretaria e a CET vêm buscando constantemente nessa implementação do Plano Cicloviário.

O SR. PRESIDENTE (Professor Toninho Vespoli) – É muito bom escutar isso, que há toda essa preocupação, inclusive, dando sombra para os ciclistas e para os pedestres, ali.

Queria agradecer a todos que participaram da audiência pública, em nome do Sr. Secretário e de todas as pessoas do Governo.

Tem a palavra o Sr. Lucian De Paula Bernardi, da Câmara Temática da Mesa.

O SR. LUCIAN DE PAULA BERNARDI – Não quero alongar-me. Eu queria ressaltar que, como o Sr. Calabria falou, sobre viaduto estar sendo construído pela legislação da cidade, todas as novas obras viárias, obras de arte e bem como requalificações, deveriam já prever tanto espaço para pedestres nas calçadas, quanto também deveriam prever ciclofaixas e ciclovias. Infelizmente, temos visto várias obras que sofrem requalificação ou são construídas novas que não cumprem a legislação.

Então, sabemos que a Avenida Chucri Zaidan foi ampliada e, até hoje, conta com ciclofaixa incompleta. Há a Avenida Dr. Lino de Moraes Leme e o viaduto foi construído sem ciclovia, sob a Roberto Marinho. Há os projetos de BRP, por exemplo. O Aricanduva só incluiu a ciclofaixa depois que nós, da Câmara Temática, protestamos, porque, originalmente, ele não era

parte das diretrizes de projeto; e quanto aos outros BRPs e corredores de ônibus também, nós estamos com medo, novamente, sim, que não seja uma diretriz incluir a ciclovia desde o começo, apesar de a legislação exigir. Então, está faltando isso, e nós cobramos.

Além disso, nós já apontamos que o orçamento da Secretaria Municipal de Trânsito e Mobilidade não está cumprindo as diretrizes. O orçamento que a SMP envia para o Legislativo aprovar continua priorizando e dando maiores valores para investimentos para carros e a menor parte para a mobilidade ativa e coletiva, que é o que diz a legislação.

Então, o que queremos saber é se, nos próximos orçamentos enviados, isso vai ser corrigido – se a maior parte do montante vai ser destinado para mobilidade ativa e coletiva e não para carros.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Professor Toninho Vespoli) – Tem a palavra o nobre Vereador André Santos.

O SR. ANDRÉ SANTOS – Obrigado, nobre Vereador Toninho Vespoli.

Quero cumprimentar todas as pessoas que já atuam ativamente na questão da mobilidade ciclística e, também, das demais mobilidades.

Quero agradecer os representantes da Secretaria de Mobilidade e mandar um abraço para o Dawton Gaia, uma pessoa que tem uma experiência vasta e que, com certeza, está trabalhando bastante para que muitas das cobranças que foram feitas – e, com razão – venham a concretizar-se.

Agora, eu queria destacar um ponto importante, que foi a carta aberta, na qual 120 países, na COP 29, apresentaram, solicitando que os países possam dar mais atenção ao uso da bicicleta.

Inclusive, quero cumprimentar a turma da Aliança Bike, que também assinou, fazendo essa solicitação, e alguns outros, que fazem parte do nosso país, porque é um apelo mundial que se melhore a situação do clima – e já está provado que a bicicleta faz parte disso.

Então, Sr. Toninho Vespoli, o que eu quero colocar, para todos, é que, como eu não

sou um ciclista e estou participando, pedalando da minha casa para alguns lugares próximos e conhecendo um pouquinho mais as pessoas que, realmente, já estão há muitos anos na estrada – nós vamos procurar estar ajudando.

Nós vamos errar em algumas decisões que podemos tomar, mas sempre com o objetivo de estar ajudando. Eu tenho dois mandatos. Fui muito bem eleito e eu não tenho necessidade de fazer da prática desse trabalho de apoio ao ciclismo ou à bicicleta como uma forma de ganhar voto, porque, nas duas eleições, eu fui muito bem votado. Então, eu tenho essa tranquilidade, para poder estar ajudando. Estou conversando com o máximo de pessoas possível. Estou batendo um papo com diversas pessoas. Estou pedindo ajuda às pessoas, também, para que nos orientem. É importante isso, para que consigamos, de forma coletiva, fazer um bom trabalho.

Eu estive conversando com o Prefeito Ricardo Nunes sobre essa questão das ciclovias e ciclofaixas na cidade.

Inclusive, conversei com ele no próprio sábado, à noite. Ele disse que ciclovias e ciclofaixas será prioridade do seu trabalho. Creio que ele vai ter uma atuação maior agora, em 2022, até porque ele respeitou esse período de luto em relação ao Prefeito Bruno Covas e creio que ele vai ter uma atuação mais forte, em relação a essa questão do ciclismo.

Sra. Renata, inclusive, já avisei a ele – nós batemos um papo, naquela época – para que possa pedalar na cidade com a turma, com aqueles que já praticam. Acabei de mandar mensagem para ele. Disse para ele o seguinte: “Olha, você pedalou lá, em Nova Iorque. Agora, a galera está pedindo para você pedalar em Sampa”. Então, já era uma conversa que a Sra. Renata tinha até batido um papo conosco, lá atrás, e vamos aproveitar essa deixa dele lá, de Nova Iorque, para pedir a ele para que faça isso.

Então, se todo mundo tiver essa pegada, cada um lutando por aquilo que entende que é correto, que é direito...

Inclusive, Sr. Lucian, isso o que você falou é muito importante, até para que vocês nos ajudem a estar fiscalizando as novas obras, para que verifiquemos se estão, também,

colocando o espaço para os ciclistas e para os pedestres da maneira correta. Aí, sim. Vocês, que já estão olhando, vão trabalhar em cima disso. Nós vamos trabalhar por aqui. Todo mundo vai trabalhar em cima disso, porque, se existe o orçamento que foi enviado para aquela obra, já está previsto, nesse orçamento, para aquela obra, que sejam colocadas as adequações necessárias, e, portanto, nós precisamos estar atentos: todo mundo de olho e todo mundo ajudando.

Obrigado, Vereador Toninho Vespoli.

O SR. PRESIDENTE (Professor Toninho Vespoli) – Obrigado.

Sr. Secretário, já aproveitando a fala dos Srs. André e Lucian, o Sr. Gaia acabou falando de uma questão que eu acho importante, do transporte de massa. O que temos visto, nos últimos anos, é pouca construção de corredores de ônibus, que é o transporte de massa, que a Prefeitura pode fazer investimento. Inclusive, eu entrei ao Ministério Público, na época do Sr. Doria. Para cá, em alguns anos, foram tirando o investimento para construção de quilômetros de corredores de ônibus e investindo em outras coisas.

E, aí, quando vemos um bilhão, quando falei, no início, sendo gasto, praticamente, com recapeamento e poucas construções, não há uma contradição no discurso para onde está indo o investimento? No fim, colocam tanto dinheiro para recapeamento e não para corredores de ônibus. Nós estamos, realmente, investindo no transporte de massa?

O SR. ALEXANDRE MARTINS – Nobre Vereador, eu entendo que essa manutenção é necessária. Ela precisa ser feita. Esse modal também é importante. É preciso oferecer conforto e qualidade no trajeto do trabalhador. Eu insisto num ponto: de que todos os modais são importantes. Eu não tiro nenhum. Lógico que as coisas vão mudando ao longo do tempo, em função até da própria questão ambiental e climática. Enfim, é lógico que nós precisamos ir trocando combustível fóssil. É uma tendência, é uma tendência que nós estamos buscando e estamos tentando fazer o máximo possível.

Há uma série de coisas que nós vamos querer fazer, porque, logo, logo, a indústria vai começar a entrar com a eletrificação, tanto a indústria de caminhão, que chegam aí nos

pontos comerciais. Enfim, há uma dimensão maior. Tudo isso vai precisar ser repensado. Nós já estamos começando a trabalhar nisso também, já avisando a questão da eletrificação, também, de toda essa frota de serviço.

O SR. PRESIDENTE (Professor Toninho Vespoli) – Em nome do Sr. Secretário, queria agradecer todos que participaram, do Governo. Queria agradecer, também, a todo mundo da sociedade civil e ao Vereador André Santos – que veio, que não é da comissão da CCJ, mas que há interesse nessa pauta.

Eu declaro encerrada a nossa audiência pública.

Muito obrigado.
