

## RELATÓRIO

### 9ª Reunião do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito – CMTT

25/09/2014

Rua da Consolação, 94 – Centro – Auditório da Biblioteca Mário de Andrade

#### Pauta:

**8h30** - Recepção dos conselheiros e convidados

**8h45** - Abertura (com 50% mais um dos conselheiros)

**9h00** - Abertura (com qualquer numero de conselheiros presentes)

**9h05** - Palavra Livre

**9h35** – Semana da Mobilidade 2014

- Balanços das Ações voltadas aos Pedestres e Ciclistas
- Lançamento da Publicação Faixa Exclusiva

**10h35** - Debate

**11h00** - Previsão de Encerramento

**Composição da Mesa:** Presidente do CMTT Sr. Jilmar Tatto, Secretário Executivo do CMTT Sr. Josias Lech, Conselheiro da Região Leste Sr. Nilton Dasmaceno

#### Palavra Livre

**Renata Amaral – Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (IDEC)** – Apresentação dos resultados da pesquisa sobre qualidade do transporte público realizada pelo IDEC em Julho/2013, além de alguns dados sobre a campanha #chegadeaperto, uma plataforma para denúncias das irregularidades sofridas pelos usuários, assim como informação sobre seus direitos. Disponível no site (completa) do IDEC: [www.idec.org.br](http://www.idec.org.br) ou [www.chegadeaperto.org.br](http://www.chegadeaperto.org.br). Com isso, o IDEC se coloca a disposição para auxiliar no item sobre comunicação e informação dos usuários e para entrega das denúncias feitas na plataforma #chegadeaperto.

**Antonio Miotto – Ciclista** – Solicita informações sobre a compra de Paraciclos entregou solicitação por escrito.

**Laerte Brasil Santos de Oliveira – FAMBRASIL Ciclismo** – Diversos assuntos estratégicos sobre a mobilidade urbana e o uso da bicicleta. Construção de ciclovias nos bairros conectadas as escolas, universidades, unidades de saúde, as empresas e primordialmente ao centro da cidade. E a viabilização de um projeto técnico avaliado com a objetividade de reduzir a velocidade dos veículos para 40 km/hora com a objetividade de construir um sistema de mobilidade humana com instrumento de trabalho e de lazer.

**Roberson Miguel – Ciclocidade** – Ligação local dos postos públicos com ciclovias UBS, CÉU – escolas e área para caminhadas revezando 2 a 3 vezes por semana para as UBS levarem idosos e paciente com apoio da CET.

**Sérgio Zolino – Movimento Pedala SP** – Estou aqui para ressaltar a importância da sua campanha para o cidadão paulistano de “Respeito nas Ruas” abrange todos modais com uma visão holística para todos motoristas: taxis, motoristas de ônibus, bikers. O tema é o símbolo da paz envolvendo os modais. (Doação de campanha de segurança para trânsito).

**Paulo Tarso Frangetto – Segmento Meio Ambiente e Saúde** – Informe sobre o plebiscito popular por uma constituinte exclusiva e soberana do sistema político. Com 100.000 ativistas organizando com pinheiro do projeto bolço. 40.000 – quase 8 milhões de votos informações em plebiscito por constituinte. [blogspot.com.br](http://blogspot.com.br)

**Rafael Calabria – Mobilidade Pinheiros** – Sugestões: pedir colaboração dos Conselhos Participativos e CADES na sugestão de melhorias para a rede de ciclovias em São Paulo. Os Conselhos estão abertos a sugerir e são mais amigáveis que alguns setores mais reacionários. Dar algum uso para faixas de rolamento da Marginal Tietê que serão liberadas por um curto período de tempo após a inauguração do Rodoanel.

**Rene Fernandes – Fundação Getulio Vargas** – Segurança no Trânsito Portugal x São Paulo – tamanho de população semelhante, 2759 mot. fisc, 507 mot. fisc, 0,002%, 5 x menor, 63 embriagados, 34 embriagados, 2,3% embriagados, 7,3% embriagados, traffic calming, poucas medidas, ciclovias, logo passa Lisboa, mas as velocidades continuam altas / (30% morte a 40 km/h e 85% norte a 60km/h), domingo na Paulista tinha 35 mil pessoas com 76% aprovação, GPS está instalado nos ônibus – porque não usar como o instrumento de fiscalização?

**Thiago Benicchio – ITDP** – Segunda-feira foi dia mundial sem carro, Prefeito Haddad pedalou não apenas na ida, mas também na volta do trabalho e declarou em entrevistas sobre a sua mudança de percepção sobre a cidade. Participei no dia seguinte do BiciRio, reunião de técnicos, representantes públicos e sociedade civil. Comentário frequente na plateia foi elogioso a São Paulo por apresentar o que já havia sido feito, e não apenas projetos. Também estava lá a ex-secretária de Nova York, Janette Sadik Blan. SP tem algumas semelhanças com Nova York é uma cidade populosa e complexa de ponto de vista administrativo e adotou um ritmo de transformação parecido com SP: mudanças simples e rápidas. Entre 2007 e 2013 em NY: colisões e incidentes caíram 17% dados s/ NY (2007-2013). Velocidade média do trânsito motorizado aumentou 14%. Vendas no comércio aumentou até 30% nas ruas com ciclovias em relação as que não tinham ciclovias. Estamos no início de um processo que busca tirar um déficit histórico e dar condições a todos os cidadãos de usarem bicicletas quando eles acharem conveniente, pois ninguém precisa usar a bicicleta para tudo mas que todos os habitantes possam usar com conforto e segurança quando desejarem. Em NY houve muita resistência. Aqui começamos com um grande apoio (ainda que as vezes seja dado destaque as criticas), mas precisamos dar chance a cidade para que ela melhore.

**Willian Cruz – Vá de Bike** – Benefícios da ciclovias para o comércio; importância da proteção à vida, representada pelas ciclovias, frente a questionamentos como vagas de estacionamento; implantar estrutura para ciclistas cumpre determinação legal, pois o Plano Diretor Estratégico

e o Plano Nacional de Mobilidade Urbana têm em suas diretrizes a prioridade ao transporte coletivo e aos meios não-motorizados, portanto o que a cidade tem feito, retirar espaço ocioso do estacionamento por espaço útil de circulação, é até pouco, pois se fosse retirado espaço de circulação de carros estaria se cumprindo a lei. Para o comércio, retirar o estacionamento da frente dá visibilidade à vitrine. E ciclistas passam em velocidade semelhante ao pedestre, com muito mais facilidade que um motorista para ver uma vitrine, entrar numa loja, conhecer um produto ou serviço.

**Leticia Sabino e Guilherme Coelho – Sampape** – O Sampapé é a única organização da cidade que se dedica a estimular o deslocamento a pé e a melhorar a qualidade deste deslocamento. Andar a pé é um transporte e é o único que não é contemplado pela secretaria e é preciso ser discutido. Solicitação pontual hoje: Sampapé junto com a Minha Sampa estão reivindicando a abertura da Paulista para as pessoas aos domingos, transformando trecho da Av. em um calçadão de lazer. Para promover o encontro na cidade e uma transformação da cidade para as pessoas, sendo um 1º passo para isso a Paulista para as pessoas. Queremos mais espaço e uma reunião do CMTT para apresentar a proposta e os benefícios e criar um grupo de estudo com sociedade civil, CET e outros atores para fazer a proposta com dados e mudar a TAC com o MP sobre o uso da Paulista. Para apoiar: [bit.ly/domingonapaulista](http://bit.ly/domingonapaulista)

**Juliana Ribeiro Conz – Múncipe – CADES Lapa** – Contato com CET para registrar ocorrências ou solicitar fiscalização, SAC no site não está funcionando há meses e por 1188 não repassam para atendente, não está havendo fiscalização nos bairros, quando vai ter próxima na contratação/concurso? Sugestão: Proibir estacionar em todas as vias por onde passam ônibus nos bairros (posso muitas fotos para justificar). Pontos de ônibus – critério das trocas e transparência da terceirizadas; fiscalização material usado há pontos onde ao invés do vidro especial há uma placa de poliqualquer plástico que aumenta e muito a sensação térmica embaixo dele. Comunicação das alterações de linhas e pontos. Da sugestão de proibir estacionar nas vias onde passa ônibus: minha sugestão, inicialmente pode-se fazer isso só nos quarteirões onde há pontos para inibir paradas irregulares e/ou movimentadas alternando esses quarteirões. Se não agora com início tempo de chuvas tentem no Natal como desculpas para a ação depois vem férias e eles esquecem de reclamar. Outra questão a volta da pintura em amarelo das guias nas esquinas e da placa proibido parar e estacionar. Parem de usar o slogan “dê passagem para ônibus” e criem algo mais humanizado, o “ônibus” carrega uma conotação negativa. Tvc “dê passagem para as pessoas” respeite os passageiros. Outra ideia educativa: colocar placas com a lei de trânsito e os pontos na CNH, em comunicações educativas usar: É A LEI! Ex: nos banners: “Respeite o pedestre. É a lei!”, “Reduza a velocidade. É a lei!”, “Não pare em ponto de ônibus. É a lei!” Ah, outra sugestão para enfrentar MPL, pensem em reduzir a passagem ou aumentar a gratuidade para crianças da rede pública de ensino até os 7, 10 ou 14 anos, com 90% de presença por exemplo; não sei se já tem, gratuidade ou desconto para pacientes de doenças crônicas, deficientes ou tratamentos como quimio/radio, de preferência para o paciente mais 1 acompanhante, pode ser filtrado por usuário de SUS, condição econômica, etc. Trabalhador não paga passagem!! Quem paga é o empregador ou o cliente do produto ou serviço prestado pelo autônomo.

**Pedro Valente – Movimento Volta Azulzinho (MVA)** – O Movimento Volta Azulzinho elaborou uma pesquisa que diagnostica a situação da linha 809V – Vila Gomes – Paulista, motivado pelas demandas que surgiram dos usuários. O documento que foi entregue ao secretário Tatto, apresenta os principais pontos deficitários e depoimentos dos usuários. Uma vez que a principal crítica que se fez à política de reorganização das linhas de ônibus foi a falta de diálogo

por parte da Prefeitura com a população, o MVA elaborou tal pesquisa para obter a qualidade do serviço

### **Considerações do Presidente**

O Secretário de Transportes Jilmar Tatto, presidente do Conselho, reconheceu a importância da pesquisa e da campanha do IDEC informa sobre a reunião que aconteceu no dia 23/09 com os Secretários Municipais de Saúde, Educação, Verde e Meio Ambiente e Esportes juntamente com os GT dos Ciclistas na oportunidade os secretários puderam apresentação as diversas ações que estão realizando com a intenção que estes órgãos tenham uma política de mobilidade para a cidade.

A meta do programa do prefeito Fernando Haddad é a construção de 400km de ciclovias até o final do ano que vem. Há 25 anos, desde que iniciou a implantação de ciclovias em São Paulo tinha apenas 63km. Somente neste ano, implantamos 78km e entregamos, a cada semana, pelo menos 10km. Para nosso projeto, nós buscamos experiências bem sucedidas e posso destacar duas cidades que nos inspiraram: Nova York, nos Estados Unidos, e Buenos Aires, Argentina. Nosso objetivo foi criar soluções simples de ciclovias. E que solução é essa: tirar estacionamento de carros das ruas. Preferencialmente, não implantamos a ciclovia nas calçadas e não excluímos a via do carro. Nós definimos diretrizes, e uma delas foi remover os veículos estacionados nas ruas e dar espaço ao ciclista, que ainda é um ser invisível.

Pelo código nacional de trânsito, é obrigatório dar espaço ao ciclista. A bicicleta é um modal de transporte, e como todos os modais, também pensamos na sua integração com o ônibus, com o metrô. Mas além disso, é importante integrá-la a equipamentos públicos: praças, escolas, hospitais. A importância disso é que, como um modal de transporte ativo, os ciclistas não só ganham mais saúde, como melhoram a qualidade de vida na cidade e se apropriam do espaço público que até então era utilizado de forma privada, com os automóveis. É um carro a menos em circulação. Essa ideia de construir viadutos e avenidas ou tirar espaço do pedestre e do ciclista em favor do carro representa uma mentalidade atrasada. Que vai contra as tendências e acontecimentos hoje no mundo todo. Cada vez mais o transporte não motorizado está ganhando espaço. E é isso que estamos fazendo na cidade de São Paulo.

Apresentaremos na próxima e Reunião do CMTT o Plano para Linhas Noturnas em São Paulo.

### **Apresentação do Programa de Proteção à Vida (PPV) realizada pelo Diretor de Planejamento da CET Sr. Tadeu Leite Duarte**

O Controle de Qualidade será realizado por meio de pesquisas qualitativas, com amostragem aleatória. Os resultados serão utilizados no direcionamento de atividades desenvolvidas pela educação de trânsito. A proposta é conscientização os cidadãos quanto à importância da observação de regras e a redução do índice de infrações, acidentes e mortes.

"Trata-se de uma nova metodologia de aferição da fiscalização do trânsito, atingindo toda a cidade de São Paulo", afirmou o secretário municipal de Transportes, Jilmar Tatto.

No encontro, o diretor de Planejamento e Educação de Trânsito da CET, Tadeu Leite Duarte, apresentou um balanço das ações voltadas ao pedestre e ao ciclista, bem como da Mobilidade na Cidade, envolvendo os projetos "Área 40", CET no Seu Bairro, Redução de Velocidade de Veículos, Frente Segura, e Controle de Velocidade.

O Programa de Proteção à Vida pretende criar um ambiente propício ao fortalecimento da nova cultura de mobilidade urbana na cidade. A proposta é conscientizar e motivar a prática de

atitudes de respeito e urbanidade no compartilhamento do espaço viário. O público-alvo são os agentes mais vulneráveis no trânsito, pedestres e ciclistas.

O PPV se diferencia do Programa de Proteção ao Pedestre por incluir os usuários de bicicleta. Todas as ações desta iniciativa terão a seguinte logomarca:

Coordenado pela diretoria de Planejamento e Educação de Trânsito da CET, o PPV atuará com a participação dos orientadores de travessia. Eles estão passando a orientar a população, distribuindo folhetos educativos, destinados a pedestres e ciclistas, em cruzamentos da cidade. A presença dos orientadores de travessia também será notada nas entradas de algumas Áreas 40, área de velocidade reduzida onde será regulamentada a velocidade máxima de 40 km/h. Hoje, há três vigentes na cidade: na Rótula Central, na Lapa e em Santana (esta implementada em 22/09).

Link :

Debate

**Gilberto Frachetta – CMPD** – Agradece ao Secretário por ter realizado reunião em conjunto com outras secretarias para discutir a questão de acessibilidade e solicita que nas mudanças de vagas por conta da implantação das ciclovias as vagas para deficientes fiquem em local bem acessível e que não reduzam as vagas, pede que possa abrir um canal de interlocução com a SPTrans e CET.

**Paulo de Tarso – Segmento Meio Ambiente** – Proposta que o CMTT faça uma moção de apoio a implantação das ciclovias e ao transporte limpo.

**Tuca Munhoz- SMPED** – A respeito da matéria de hoje na Folha de São Paulo sobre desembarque de pessoas com deficiência dificultada em região da ciclovias. Má fé da imprensa em relação às ciclovias.

**Felipe Fernandes - Ciclocidade** – Numero de ciclistas, período 14h – Inajar 1410; Eliseu de Almeida 888; Vergueiro 1021 – 2/min horário de pico Faria Lima 1800.

**Marcos Kauê Ferreira de Queiroz – UMES-SP** – Reforça a importância da discussão da mobilidade pública; a implantação dos paraciclos em escola como forma de conscientizar os estudantes. A implantação da fiscalização das medidas de mobilidade.

**Antonio Soares Vieira Filho – Sindicato dos Bancários SP** – Parabeniza as ações de mobilidade na Zona Oeste em especial as ciclovias da Politécnica e Gastão Vidigal, corredor de ônibus da Av. Rio Pequeno e CET no Bairro, Bicicletario Largo da Batata e demais locais. Cobrar dos Bancos parceiros da Prefeitura implementar bicicletário, em seus prédios para uso e incentivo dos funcionários. Fiscalização dos corredores/faixas recentemente implantados para o uso coletivo do Transporte Coletivo, fiscalização do descarte de entulhos na Av. Politécnica x Eng. Adolfo Graziani por catadores e caminhão na calçada e ciclovia, descarte também na via e canteiro da Av. Politécnica x Rua Carlos Pereira, problemas já relatados a Subprefeitura Butantã por várias vezes, por anos.

**Ricardo Auriemma – ADETAX** – Gostaríamos de apresentar a todos que nós das empresas de taxis iniciamos um programa de conscientização dos taxistas para o uso das faixas exclusivas de forma correta, ou seja, somente trafegar com passageiros. Outro é também conscientizar o taxista ao utilizar com bom senso, e não atrapalhar o ônibus e não parar para embarcar e

desembarcar nas faixas. Criar um programa de reciclagem para o taxista, com a ideia de educar e apresentar novas formas de relacionamento perante todos os modais de transporte e promover uma relação mais harmoniosa.

**Elio J. B. Camargo – Zona Oeste** – A continuidade da calçada é do pedestre no mesmo sentido de tráfego, portanto na conversão a preferência e sempre do pedestre, independente de ter faixa ou placa alertando campanha da CET. Os faróis devem respeitar este direito do CBT e terem o mesmo tempo dos veículos. As faixas devem deixar de ser restritivas, colocadas apenas nas conversões secundárias, justamente para não atrapalhar os veículos. Acabar com as grades que cercam o direito de ir e vir das pessoas, sempre sob a desculpa da proteção. Faixas: criar faixa preferencial (taxi com passageiros, carros com 3 pessoas, ônibus fretado, ciclistas, van escolar, etc), ao lado da exclusiva, S.J. dos Campos já usa. Ciclistas: a calçada é preferencial ao pedestre, cadeirantes e carrinho de bebê, no compartilhamento, assegure isso, não pintando a via. Nas calçadas pouco usadas e largas o suficiente, segreguem com obstáculos, não basta pintura para evitar invasão da pista pelos pedestres distraídos. Queremos incentivar o uso da bicicleta e que está em casa, comece e priorize as ciclovias dos bairros para o centro. O centro será consequência da demanda. Sugiro na Corifeu de Azevedo. A CET em suas intervenções deveria conversar com a comunidade e principalmente com os conselheiros da região.

**Flávio Scavasin – Vila Jatai** – Em pesquisa efetuada com moradores do bairro tivemos 120 respostas, sendo o item com maior votação (81,7% dos votos) a “transparente circulam pelo bairro com microônibus, com pontos em estações de metrô, de trem e em corredores de ônibus.” A pesquisa pode ser acessada por [www.facebook.com/vilajatai](http://www.facebook.com/vilajatai). Em nosso bairro e certamente em outros similares, muitos querem largar o carro e utilizar transporte público. Mas essa substituição de qualidade só ocorrerá com transporte de qualidade. E nossas ruas, estreitas, não comportam ônibus de grande porte, mas sim microônibus. Há que se pensar, também, nas questões da acessibilidade.

Adriano Bacala Ribeiro – Cidadão comum – Agradecer à mudança de foco na mobilidade urbana, da mobilidade de veículos motorizados para a mobilidade de pessoas.

### **Considerações Finais do Presidente**

Sobre a abertura da Palavra para 8 representante dos taxistas devido ao avançado da hora o Secretário se comprometeu a recebê-los no gabinete para reunião e respeitar o regimento interno do conselho. Sobre as questões da vaga para deficiente vamos verificar os possíveis problemas para saná-los.

Solicita que os sindicatos coloquem na sua pauta de reivindicações as questões sobre a disponibilização de bicicletários para os funcionários.

o secretário municipal de transportes, Jilmar Tatto lembrou que uma das maiores criações do ser humano foram as cidades e que, a partir delas, a sociedade passou a necessitar de regras de convivências.

"São Paulo está muito privatizada e a prioridade da nossa gestão é recuperar esse espaço público, resgatando a função social das ruas e avenidas", afirmou Tatto sobre as ações que vêm sendo desenvolvidas para priorizar as demandas do trânsito e transporte coletivos.



**PREFEITURA DE  
SÃO PAULO**  
TRANSPORTES



**CMTT**  
CONSELHO MUNICIPAL DE  
TRANSPORTE E TRÂNSITO

Destaca ainda que o Programa de Proteção à Vida contará com mais uma ferramenta para auxiliar no trabalho de fiscalização: o Controle de Qualidade será realizado por meio de pesquisas qualitativas, com amostragem aleatória. Os resultados serão utilizados no direcionamento de atividades desenvolvidas pela educação de trânsito. A proposta é conscientizar os cidadãos quanto à importância da observação de regras e a redução do índice de infrações, acidentes e mortes. Trata-se de uma nova metodologia de aferição da fiscalização do trânsito, atingindo toda a cidade de São Paulo.

#### **Próxima reunião do CMTT**

- ✓ Dia 25/11/2014 - Rua da Consolação, 94 – Centro – Auditório da Biblioteca Mário de Andrade