



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

JUSTIFICATIVA - PL 0223/2017

Conforme apontamos no Relatório "Problemas do Sistema Cicloviário Paulistano", apresentado na 4ª Reunião Ordinária da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia.¹

"A temática da mobilidade urbana é central nos dias correntes. Diversos estudos apontam para a necessidade de que seja repensado o modo como as pessoas se deslocam em centros urbanos, certo da crescente concentração populacional. Outro fator relevante associado a este quadro é a expansão da frota de veículos, muito propiciada pelo desenvolvimento das nações. Entretanto, o que mais preocupa os especialistas não é os já avançados sistemas viários das cidades contemporâneas: projeta-se que em 2030 tenhamos uma frota mundial de veículos em circulação que equivalha ao dobro da existente hoje.²

Para além dos custos imediatos decorrente do tráfego pesado -prejuízos financeiros, passivos ambientais, impactos à saúde pública entre outros -, os custos mediatos começam a ser notados nas mais diversas partes do mundo: as pessoas não mais conseguem ocupar o espaço urbano sem que isto importe na própria inviabilidade das cidades. No afã de buscar soluções viárias para as demandas de deslocamentos, deixou-se de pensar o espaço urbano enquanto um ecossistema equilibrado, composto por diversos elementos que devem guardar relações orgânicas entre si. Viadutos e túneis, enquanto grandes obras de arte, mostraram-se incapazes de solucionar problemas de circulação das megalópoles que construíram após a década de 1950.

A realidade brasileira acompanha esta tendência mundial. Na década de 60, a frota brasileira de veículos não ultrapassava a marca de 20 veículos para cada 1000 habitantes. Já no início do século XXI, dados oficiais apontavam para um número 6 vezes maior (121 veículos para cada 1000 habitantes).³ Políticas atuais de maciça oferta de crédito para aquisição de veículos e a má intervenção dos agentes estatais no setor da habitação somente agravam o cenário local, apontando para um futuro cada vez mais caótico e menos orientado para o desenvolvimento sustentável das cidades brasileiras.⁴

Contudo, em vez de se buscar um aprendizado condizente com as consequências dessa má gestão da coisa pública nos anos recentes, a falta de planejamento se aprofundou. O esforço recente para estabelecer ciclofaixas e ciclovias paulistanas é apenas mais um retrato de que é preciso projetar soluções para a mobilidade urbana de maneira menos açodada e mais consciente das etapas essenciais à consecução do interesse público e de uma saudável ocupação urbana. Em vez de se ter atingido um efetivo sistema cicloviário, a implantação de ciclofaixas e ciclovias empreendida desde 2012 redundou mais em um verdadeiro ponto de conflito do que em um elemento de agregação dos cidadãos paulistanos.⁵⁻⁶

"[...] o sistema cicloviário paulistano seguiu expandindo continuamente, mas sem qualquer organicidade com relação à lógica de ocupação urbana e às atividades econômicas desenvolvidas no município. De fato, vias comerciais inteiras foram afetadas por ciclofaixas sem qualquer demanda que permitisse justificar a alocação do viário comentado naquele logradouro.

E pior: não há efetiva integração do modal cicloviário com os demais modais de transporte - o que já é uma ilegalidade, considerando a legislação vigente.⁷ O cenário é de verdadeira competição, no qual ciclistas disputam aguerridamente para que sejam implantadas mais ciclofaixas e ciclovias, mas todas as respostas têm sido de qualidade duvidosa (faixas

estreitas, em locais claramente inapropriados ou sem qualquer traço de demanda) - sem mencionar o fato de que muitos trechos da malha cicloviária não estão interconectados.⁸

Ademais, a implantação do sistema cicloviário tem causado dificuldades para os indivíduos fisicamente mais expostos nas vias do município: os pedestres. Quanto a este aspecto, o trecho da mais importante avenida de São Paulo tem sido emblemático. Meios de imprensa já deram conta da dificuldade que os pedestres vêm sofrendo após a implementação da ciclofaixa.⁹ Por conseguinte, verifica-se, na prática cotidiana, que a autorização outorgada pela legislação municipal de implantação de ciclofaixa sobre calçadas¹⁰ é evidentemente teratológica.¹¹

Por derradeiro, é de se informar que também já foi verificada a insuficiência de estudo sobre identificação de demanda.¹² Isto por si só já se configura em violação a dispositivo expresso da Lei Municipal 14.266/2007, pois sem o conhecimento da demanda e realização dos competentes estudos técnicos não é possível estabelecer os exatos e precisos trajetos cicloviários que devem ser implantados, nem mesmo determinar os mais eficientes pontos de integração com demais modais de transporte urbano coletivo.¹³

[...]

Resta inequívoco que a gestão anterior foi capturada por interesses de minoria. Tal situação redundou na desproporcional destinação de recursos públicos arrecadados junto à integralidade da sociedade paulistana para o atendimento sempre preferencial das minorias. Para tanto, buscou-se escapar da necessidade de realização de estudos técnicos adequados para justificar a alocação de recursos públicos. Tratou-se essa necessidade não como uma obrigação, mas como uma mera questão de opção do administrador.

O sistema cicloviário paulistano veio sendo implantado pela gestão anterior sem qualquer compromisso com a real demanda do povo paulistano; em que pese muitos aprovem os esforços de garantir a possibilidade de ciclofaixas e ciclovias na cidade de São Paulo, o sistema cicloviário não pode redundar em uma artificialidade.¹⁴

Toda esta sorte de fatos já está sendo debatida pelos órgãos de fiscalização. Doravante, há que se criar mecanismos que garantam minimamente uma maior vinculação do Poder Executivo com a eficiente alocação de recursos públicos, buscando sempre atender o maior grupo possível de cidadãos, evitando maiores desperdício ao Erário. Em tempos de crise é essencial realizar a melhor eleição de prioridades, certo de se estar diante de cenários deficitários quanto à arrecadação de impostos.¹⁵

Deste modo, enviamos aos nossos nobres pares o presente projeto de lei, na expectativa de que uma nova fase de expansão do Sistema Cicloviário Paulistano esteja condicionada à adoção de uma concepção mais orgânica do conjunto dos trechos cicloviários, segundo um modelo que se possa fazer perene, sustentável e que se integre às demais atividades que se realizam nesta pulsante Cidade; com a devida qualidade e segundo os princípios, diretrizes e objetivos efetivamente consolidados no Plano Nacional de Mobilidade Urbana, superando o atual cenário de competição entre os ciclistas e os demais cidadãos, resgatando a boa reputação deste imprescindível modal de transporte que é a bicicleta.

¹ Requerimento n. 08/2017 - Documento Anexo.

² DARGAY, Joyce, GATELY, Dermot, SOMMER, Martin, Vehicle Ownership and Income Growth, Worldwide: 1960-2030. Acesso: https://www.econ.nyu.edu/dept/courses/aately/DGS_Vehicle%20ownership_2007.pdf

³ DARGAY, Joyce, GATELY, Dermot, SOMMER, Martin, Vehicle Ownership and Income Growth, Worldwide: 1960-2030. Acesso: https://www.econ.nyu.edu/dept/courses/gately/DGS_Vehicle%20ownership_2007.pdf

⁴ "O descompasso existente entre os entes federativos coloca sempre o município na ponta da corda. Vítima das principais consequências de políticas macroeconômicas ditadas pela União, as cidades têm sofrido continuamente graças aos equívocos cometidos por muitos dos programas federais e estaduais. Como exemplo recente tem-se as políticas de incentivo à compra de automóveis, que entupiram ruas e avenidas trazendo em seu bojo resultados perigosos não somente para a saúde pública e a questão ambiental, como para a

redução dos já exíguos espaços públicos, transformando-os em meros espaços de "passagem". Os programas habitacionais produziram estrago similar, ao pressionar os custos dos transportes e tornar a gestão das cidades cada vez mais improváveis e caras." (Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP. Mobilidade e Conjuntura, 177 - Editorial - Fevereiro/2017)

5 A este título, vale conferir diversas matérias jornalísticas publicadas no período: <http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral.comerciante-bate-boca-com-secretario-em-inauguracao-de-ciclovias,1530716>;

<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/08/1672434-de-presenca-a-predador-alta-de-ciclistas-em-sp-complica-relacao-com-pedestres.shtml>:

<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2014/09/1519534-ciclovias-em-sp-sao-feitas-a-toque-de-caixa-projeto-esquece-periferia.shtml>:

<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/12/1385598-ciclovias-com-falhas-se-espalham-pelo-pais.shtml>

<http://www1.folha.uol.com.br/opiniao/1188581-camila-marques-motoristas-x-ciclistas.shtml>:

<http://opiniao.estadao.com.br/noticias/geral.delirio-ciclovuario.10000024468>.

6 Requerimento n. 08/2017 - Documento Anexo, p. 1-2.

7 Lei Municipal n. 14.266/2007:

Art. 3º O Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo deverá:

I - articular o transporte por bicicleta com o Sistema Integrado de Transporte de Passageiros -SITP, viabilizando os deslocamentos com segurança, eficiência e conforto para o ciclista;

8 Recentemente foi apresentada matéria jornalística no telejornal diário "Bom Dia São Paulo", da TV Globo sobre este vício específico das ciclofaixas implantadas pela gestão Haddad (<https://globoplay.globo.com/v/5623993/>)

9 <http://exame.abril.com.br/brasil/em-sp-pedestres-e-ciclistas-brigam-por-espaco/>

10 Lei Municipal n. 14.266/2007:

Art. 6º A ciclofaixa consistirá numa faixa exclusiva destinada à circulação de bicicletas, delimitada por sinalização específica, utilizando parte da pista ou da calçada.

Parágrafo único. A ciclofaixa poderá ser adotada quando não houver disponibilidade de espaço físico ou de recursos financeiros para a construção de uma ciclovia, desde que as condições físico-operacionais do tráfego motorizado sejam compatíveis com a circulação de bicicletas.

11 Sobre este aspecto, vale citar o manifesto realizado na imprensa escrita pela Deputada Federal Mara Gabrilli (<http://www1.folha.uol.com.br/opiniao/2014/12/1565343-mara-gabrilli-cadeirantes-na-ciclofaixa.shtml>).

12 Política de Mobilidade por Bicicletas e Rede Ciclovitária da Cidade de São Paulo - Relatório 2015

(<http://itdpbrasil.org.br/politica-ciclovitaria-em-sao-paulo/>) p. 19:

"3.4. Monitoramento e avaliação

O monitoramento e a avaliação das políticas públicas são fundamentais para garantir a efetiva aplicação de recursos e o direcionamento das ações, visando ampliar seu alcance junto à população.

Os indicadores utilizados no Brasil ainda são incipientes e pouco efetivos para o monitoramento das políticas de mobilidade por bicicletas. Em geral, as cidades (incluindo São Paulo) monitoram os seguintes itens:

3.4.1. Extensão da rede ciclovitária

Este indicador é de fácil registro pelos órgãos municipais, mas não garante a efetividade de uma política cicloviária. A quantidade de quilômetros de infraestrutura não significa que as regiões ou vias mais importantes estão sendo atendidas, seja em termos de garantia de segurança nos pontos de maior conflito, atratividade ou utilidade para os deslocamentos. É importante que o registro seja feito de acordo com o total de vias dotadas de infraestrutura cicloviária, independente destas serem uni ou bidirecionais. Também deve-se discriminar cada tipo de infraestrutura (ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas), e não apenas apresentar o resultado de forma agregada. As estruturas com restrições de horário (dentro de parques ou áreas de acesso controlado) e as ciclovias operacionais (ciclofaixas de lazer) também devem ser discriminadas no total de quilômetros apresentados.

3.4.2. Divisão modal

A divisão modal pode ser determinada com pesquisas de origem-destino (OD). Este tipo de pesquisa aponta o número total estimado de viagens realizadas em bicicletas e em outros modos de transporte e permite o mapeamento dos locais com maior uso de bicicletas. Contudo, pesquisas origem-destino são de realização complexa, possuem custo elevado de execução e intervalo de realização longo. Com isso, perde-se as tendências de curto e médio prazo, deixando de registrar o impacto de novas infraestruturas, bem como o detalhamento das vias mais usadas por ciclistas."

13 Lei Municipal n. 14.266/2007:

Art. 3º O Sistema Cicloviário do Município de São Paulo deverá:

(...)

III - implantar trajetos cicloviários onde os desejos de viagem sejam expressivos para a demanda que se pretende atender;

(...)

Art. 11. As novas vias públicas, incluindo pontes, viadutos e túneis, devem prever espaços destinados ao acesso e circulação de bicicletas, em conformidade com os estudos de viabilidade.

14 <http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral.estao-criando-uma-demanda-que-nao-existe-diz-especialista.1530914>

15 Requerimento n. 08/2017 - Documento Anexo, p. 23-27.

Publicado no Diário Oficial da Cidade em 12/04/2017, p. 64

Para informações sobre o projeto referente a este documento, visite o site www.camara.sp.gov.br.