

São Paulo, 29 de dezembro de 2017

À Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes

Ref: Consulta Pública 001/2017 sobre Contratação de empresa especializada na prestação de serviços de planejamento, desenvolvimento e execução de soluções de comunicação digital

A *Cidadeapé - Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo* vem trazer contribuições à Consulta Pública 01/2017 referente à Comunicação digital sobre Segurança no trânsito aberta pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes aberta entre 18 e 29 de dezembro de 2017.

1- Sobre custo do serviço

Não há dúvidas de que o motorista paulistano não se comporta de maneira adequada no trânsito - é agressivo; desrespeita o código quando lhe convém; ainda não descobriu a escala de prioridades que dita o compartilhamento do espaço viário e a comunicação é uma ferramenta importante para apontar estes problemas. Porém, novas técnicas de segurança de trânsito vem apontando, há algumas décadas, que focar as ações apenas na proposição de comportamentos seguros aos condutores não é a melhor estratégia para se atacar o problema, tampouco pode ser a única.

Um conjunto de técnicas, chamada de *Visão Zero*, já vem sendo aplicado em diversas cidades do mundo com sucesso desde 1997, mas é deixada em segundo plano pela atual gestão. Para acabar de vez com as mortes no trânsito, a *Visão Zero* reconhece, entre outros aspectos, que o comportamento humano de fato é falho, mas é induzido pela geometria da via (como largura e curvas, que permitem uma maior ou menor velocidade) e pela falta de fiscalização e controle adequados. As ações de segurança no trânsito portanto devem levar isto em consideração.

Isto quer dizer que uma pista com largura excessiva e curvas muito arredondadas faz com que, inconscientemente, o motorista se sinta confortável numa velocidade alta e insegura e por mais que você informe e comunique que ele deve manter uma velocidade baixa, ele tenderá a acelerar, inclusive nas curvas. Ou seja, a comunicação, por mais bem feita que possa ser, tem uma grande limitação se o ambiente urbano induz o comportamento de risco.

Por isso deveríamos focar o investimento público – que é escasso – em ações que tenham mais efetividade e resultados: acalmamento de tráfego (redução de velocidades), estreitamento de pista e avanço de calçada nas esquinas são alguns exemplos. A prefeitura chegou a iniciar algumas dessas ações, como em algumas intervenções em São Miguel Paulista e prevê outras ações em seu Programa de Metas. Ao mesmo tempo, interrompeu outras ações positivas de gestões passadas,



como os avanços de esquinas pintados em azul, feitos há mais de 5 anos e abandonados assim como as reduções de velocidade.

Entre os entraves apresentados pela atual gestão para o avanço das Linhas de Ação propostas no Projeto Pedestre Seguro - Projeto número 35 do Programa de Metas 2017-2020 - é sempre apontada a falta de recursos, portanto, diante do exposto acima propomos que a Secretaria diminua o montante investido em comunicação pois em seu primeiro ano de gestão, poucas das ações foram concluídas. Portanto é mais lógico que transfira parte significativa deste edital de R\$19 milhões para ações de infraestrutura definidos no projeto 35 do atual Programa de Metas.

A notícia mais recente sobre o custo da requalificação viária do centro de São Miguel, uma das medidas exemplares que a Prefeitura vem tomando desde 2015, aponta que o custo da implantação seria de R\$ 6 milhões ([link](#)), com impacto direto na percepção e na sensação de segurança de pedestres, motoristas e ciclistas. Ressaltamos que como o orçamento público é limitado e estas ações de infraestrutura vem sendo adiadas por falta de verba, o investimento em infraestrutura teria impacto direto e mais efetivo na segurança de trânsito.

2- Sobre empresas capacitadas e Conflito de interesses

Ressaltamos também a importância de se qualificar a concorrência entre as empresas a modo de evitar que conflito de interesses venham a impactar a qualidade do conteúdo final.

Propomos que durante o período de prestação do serviço as empresas ficam impedidas de prestar serviços a empresas dos ramo de bebidas alcoólicas, automobilístico, ou de qualquer esporte ou atividade de incentivo à velocidade ou comportamentos e ações de risco.

3- Sobre o conteúdo

O Anexo I – Briefing apresenta dados da CET sobre acidentes de trânsito e citações sobre estudos de casos internacionais sobre comunicação de marketing, fornecendo informações genéricas sobre educação de trânsito, sem dialogar com o conteúdo da campanha. O briefing de uma campanha pública deveria dar parâmetros para execução, para não haver mensagens em desacordo com a legislação em vigor.

Sendo assim, fica sugerido o seguinte parágrafo para o Anexo I:

Os conteúdos de todas as peças e mensagens devem estar em acordo com:

- a. Código de Trânsito Brasileiro, com destaque para os artigos 1º e artigo 29º (§ 2º Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres);
- b. Política Nacional de Mobilidade Urbana, com destaque para os artigos 5º, 6º, 7º, 14º, 15º;
- c. Lei Brasileira de Inclusão;

- d. Plano Diretor Estratégico de São Paulo, com destaque para os artigos 227°, 228°, 229°, 230°, 231°, 232°, 233°, 234°, 235°, 236°, 248°, 249°, 250°, 251°, 252° e 253° do Capítulo V - Da Política e do Sistema de Mobilidade;
- e. Estatuto do Pedestre do Município de São Paulo;
- f. Plano de Mobilidade Urbana de São Paulo;
- g. Estatuto da Criança e Adolescente, com destaque para os artigos 4°, 5° e 6°;
- h. Estatuto do Idoso, com destaque para artigos 8° e 9°;

Ressaltamos ainda que com as mudanças de geometria viária propostas pela atual gestão e prometidas em seu Programa de Metas, a comunicação poderia se focar em apresentar para o motorista essas novidades e em explicar como respeitar os novos instrumentos, o que a tornaria mais efetiva. É importante ressaltar que a geometria errada que permite uma velocidade maior não exclui a responsabilidade do motorista. O que estamos discutindo apenas é uma forma mais efetiva de incidir sobre o comportamento errado e as velocidades excessivas, fatores que mutilam e matam.

4- Sobre a Avaliação e a Participação Social

Tal licitação de um planejamento de comunicação e da produção em si das peças deixa sobremaneira aberto a definição do que será produzido. Para tanto entendemos que ainda está vago com quais critérios se dará a avaliação e a aprovação da coerência das peças com o tema estabelecido, precisando deixar mais claro a responsabilidade e os critérios do poder concedente. Para tal tarefa também propomos que as esferas de participação estabelecidas - o Conselho Municipal de Transporte e Trânsito, e as Câmaras Temáticas a ele vinculadas - participem do processo, na forma consultiva de suas atribuições.

5- Sobre o Prazo de contratação

Como esta é uma experiência inédita na Secretaria, e considerando a importância do tema, a evolução da discussão que vem se tomando com a Sociedade e o aprendizado que este processo trará, consideramos excessivo a possibilidade de prorrogação do contrato por mais 60 meses. Propomos que este contrato seja prorrogável no máximo, apenas por igual período para que um futuro contrato possa contar com os aprendizados deste processo.

5- Sobre a Consulta Pública

Por fim, apontamos a ineficiência e falta de transparência desta consulta pública, publicada às vésperas do recesso de final de ano, com período de abertura entre as festividades de Natal e de Ano Novo e com publicidade absolutamente nula pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes em seus canais de comunicação.

À Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes
smtlicitacoes@prefeitura.sp.gov.br;
smt@prefeitura.sp.gov.br;
smtgabinete@prefeitura.sp.gov.br;



Ao Ilmo. Sergio Avelleda, Secretário de Mobilidade e Transportes
Email:
sergioavelleda@prefeitura.sp.gov.br;

Ilmo Sr. João Octaviano Machado Neto, Presidente da Companhia de
Engenharia de Tráfego (CET)
joaoneto@cetsp.com.br;
pr@cetsp.com.br;

C/C

Ilmo. Sr. Irineu Gnecco, Secretário Adjunto de Mobilidade e Transportes
irineugnecco@prefeitura.sp.gov.br;

Ilmo. Sr. João Manoel Scudeler de Barros, Chefe de Gabinete da Secretaria
Municipal de Mobilidade e Transportes
joabarros@prefeitura.sp.gov.br;

