

São Paulo, 02 de Abril de 2019

Ofício nº 01/2019

Secretário Municipal de Governo, **Sr. Mauro Ricardo Machado Costa**,
Secretário Municipal de Mobilidade e Transporte, **Sr. Edson Caram**

Ref. Gestão e governança da Zona Azul

A organizações da sociedade civil Ciclocidade e Cidadeapé vêm por meio deste solicitar com a maior brevidade e urgência possível o esclarecimento acerca do **planejamento e governança** do estacionamento rotativo na cidade de São Paulo a ser concedida por meio da CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL N° 001/SMT/2019.

Também gostaríamos de compreender como será realizada de fato a **governança** dos espaços de estacionamento, visto que a cidade está em constante mudança e modernização. Apesar de constar no item 3.2.b. do referido edital que "a desativação e ampliação do número de VAGAS de acordo com a orientação do PODER CONCEDENTE, nos termos definidos no ANEXO III – CADERNO DE ENCARGOS DA CONCESSIONÁRIA do CONTRATO", não há maiores explicações acerca de aspectos fundamentais da gestão do espaço público como:

- 1) Como será a governança do espaço público onde há (ou passará a ter) vagas de estacionamento rotativo (Zona Azul) em relação à mudança de uso (por exemplo, a remoção de vagas para a implantação de uma ciclofaixa)?
- 2) Como será o procedimento entre a concessionária e os departamentos de planejamento e operação da CET na realocação de vagas de estacionamento de zona azul, no caso de alargamento de calçada, implantação de infraestrutura cicloviária (ex.

ciclovias/ciclofaixas), infraestrutura de transporte coletivo (ex. faixa exclusiva de ônibus), apenas para citar alguns?

Acreditamos que apesar de ser positiva a política de cobrança de estacionamento em vias públicas, a concessão da operação do estacionamento rotativo por 15 anos precisa considerar o interesse público acima do privado, ou seja, que as questões de reestruturações viárias necessárias para a melhoria da mobilidade urbana - seja a partir de planos de ampliação de calçadas, ciclovias, ciclofaixas ou transporte coletivo - devem ser tarefa do poder público e não apenas depender do interesse e "boa vontade" das empresas.

Ao passar para o setor privado o direito de explorar as vagas de estacionamento rotativo da cidade, a Prefeitura reduz a possibilidade de usar para outros fins o espaço viário já destinado a automóveis. Isso porque, como o contrato não prevê diretrizes claras para isso, a remoção dessas vagas em determinados locais – para implantar faixas exclusivas de ônibus, ciclofaixas ou estender calçadas, por exemplo – estaria submetida à negociação com uma empresa que lucra com a exploração desse espaço. Conceder o serviço de Zona Azul aumentaria as barreiras – já suficientemente grandes – para a conversão dos espaços de estacionamento nas ruas da cidade em infraestrutura para a mobilidade ativa e o transporte público.

Neste sentido, é importante enfatizar que, de acordo com diretriz da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU – Lei Federal 12.587/2012), os modos ativos e o transporte público devem ter prioridade sobre o transporte individual motorizado. E, conforme determina o Plano Diretor Estratégico do município (PDE – Lei Municipal 16.050/2014), os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema de Mobilidade devem ser orientados, dentre algumas diretrizes, para 1) priorizar o transporte público coletivo, os modos não motorizados e os modos compartilhados, em relação aos meios individuais motorizados; 2) diminuir o desequilíbrio existente na apropriação do espaço utilizado para a mobilidade urbana, favorecendo os modos coletivos que atendam a maioria da população, sobretudo os extratos populacionais mais vulneráveis; 3) promover os modos não motorizados como meio de transporte urbano, em especial o uso de bicicletas, por meio da criação de uma rede estrutural cicloviária; 4) complementar, ajustar e melhorar o sistema de transporte público coletivo, aprimorando as condições de circulação dos veículos.

Para tanto, a Prefeitura precisa ter à sua disposição poder e flexibilidade para alterar o sistema viário, situação que se complica quando o espaço estiver concedido. De forma concreta, podemos citar que desde 2013 a expansão da rede cicloviária e a expansão de faixas de ônibus envolveram locais em que previamente existiam vagas de estacionamento na via, sendo as vagas rotativas ou não.

A implantação de políticas públicas para uma cidade mais humana passa pela redistribuição equitativa do espaço viário na cidade. Só com mais espaço destinado a modos ativos São Paulo poderá garantir a segurança e conforto de pedestres e ciclistas; assim como só com mais espaço para os ônibus a cidade terá um sistema de transporte público coletivo de qualidade.

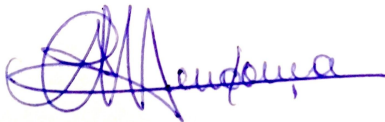
Vale destacar que o Plano de Segurança Viária e o Plano Cicloviário, ambos em discussão no momento na SMT e que serão diretamente impactados pela medida, não contemplam a discussão da concessão da Zona Azul.

Considerando todos os aspectos aqui mencionados, aguardamos esclarecimentos em relação ao questionamentos 1 e 2 apresentados no início deste documento.

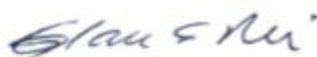
Atenciosamente,

Ciclocidade - Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo
Cidadeapé - Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo

Contatos:



Aline Cavalcante
Diretora de Participação Pública da Ciclocidade
contato@ciclocidade.org.br



Glauca Pereira
Diretora Financeira da Cidadeapé
contato@cidadeape.org