

Centro Gaspar Garcia de Direitos Humanos, Ciclocidade, Cidadeapé, Greenpeace, Idec - Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor, Instituto de Arquitetos do Brasil - São Paulo, Instituto Pólis, LabCidade (USP) e Napplac (USP)

Carta à Prefeitura de São Paulo,

Sra. Heloisa M. Salles Penteado Proença, Secretária Municipal de Urbanismo e Licenciamento
gsfernandes@prefeitura.sp.gov.br

Sr. José Armênio Presidente da São Paulo Urbanismo
josearmenio@spurbanismo.sp.gov.br
icsouza@spurbanismo.sp.gov.br

Sr. Sérgio Avelleda, Secretário de de Mobilidade e Transportes
smt@prefeitura.sp.gov.br;
smtgabinete@prefeitura.sp.gov.br;
sergioavelleda@prefeitura.sp.gov.br;

C/C:

Sr. José Carlos Martinelli, Presidente da São Paulo Transportes (SPTrans)
jmartinelli@spttrans.com.br

Ref. Consulta Pública sobre os Projetos de Intervenção Urbana (PIU) relacionados à Concessão de Terminais de Ônibus de São Paulo

Considerando o Plano Diretor Estratégico, Lei 16.050/014, e o Decreto 56.901/2016 que regulamenta a implementação dos Projetos de Intervenção Urbana (PIU);

Considerando a Lei 16.211/2015 que dispõe sobre a concessão de terminais de ônibus vinculados ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros e do Sistema de Transporte Público Hidroviário na Cidade de São Paulo;

Considerando o Projeto de Lei 367 do Executivo, aprovado em primeira votação na Câmara Municipal de Vereadores, que disciplina as concessões e permissões de serviços, obras e bens públicos no âmbito do Plano Municipal de Desestatização - PMD e introduz alterações na Lei nº 16.211, de 27 de maio de 2015. Considerando a importância que os Terminais Municipais de ônibus para a mobilidade urbana da cidade, como pontos fundamentais da rede de transporte coletivo, e as diretrizes existentes para as políticas públicas de mobilidade, com as preconizadas pelas Política Nacional de Mobilidade Urbana - Lei Federal 12.587/12 e o Plano Municipal de Mobilidade Urbana - Decreto 56.834/16;

Considerando a existência de diversos projetos colocalizados da área no entorno dos Terminais Municipais de Ônibus Capelinha, Campo Limpo e Princesa Isabel;

As entidades abaixo relacionadas vêm contribuir com a Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento (SMUL) e com a São Paulo Urbanismo (SPUrbanismo) nas Consultas Públicas sobre os Projetos de Intervenção Urbana (PIUs) dos referidos Terminais Municipais de Ônibus, divulgadas pela Secretaria em 4 de Julho de 2017.

Seguindo as diretrizes destas legislações referentes à prioridade ao transporte ativo e coletivo, ao desenvolvimento urbano local, bem como ao provimento de informação ao usuário e à participação social em projetos de interesse público, apresentamos as seguintes propostas para a consulta pública:

1. Quanto ao programa de interesse público

O conteúdo do “Programa de Interesse Público” apresentado não contempla de forma suficiente o escopo mínimo estabelecido pelo Decreto Municipal 56.901/2016, para esta a primeira fase de consulta pública, especialmente em relação ao artigo segundo, a saber:

“Art. 2º Deverão preceder o processo de elaboração do PIU, no mínimo:

(...)

II – programa de interesse público da futura intervenção, considerando a sua diretriz urbanística, viabilidade da transformação, impacto ambiental ou de vizinhança esperado, possibilidade de adensamento construtivo e populacional para a área e o modo de gestão democrática da intervenção proposta.”

Sobre a futura intervenção e suas diretrizes urbanísticas não são apresentadas informações relacionadas à “viabilidade da transformação” e o modo de gestão democrática da intervenção proposta”. Em relação ao impacto ambiental ou de vizinhança esperado, bem como possibilidade de adensamento construtivo e populacional para a área se faz necessário apresentar, em cada caso, a proposta considerando todas as informações sobre a articulação com os demais projetos colocalizados para a área e os respectivos impactos. Espera-se que dessa forma o poder público possa fornecer à consulta pública as bases necessárias para que se faça uma avaliação pública sobre as prioridades que devem constar no programa de interesse público de cada uma das propostas de projeto de intervenção urbana, uma vez que este é o objeto da consulta pública em causa. Tampouco foram apresentadas informações relativas a possíveis benefícios ao interesse público com a concessão do terminal, no que se refere à melhoria do serviço de transporte urbano de passageiro ou possível perda de espaço destinado ao uso das funções do terminal e, portanto, qualidade para o funcionamento da sua atividade fim. Entende-se, todavia, que esses elementos são matéria a serem objeto de análise da primeira fase da consulta pública conforme prevê o Decreto Municipal 56.901/2016.

2. Quanto aos Projetos de Intervenção de Urbana (PIUs) em relação à operação dos Terminais:

Pelos documentos apresentados não está claro se, caso o PL 367 seja aprovado na Câmara, haverá possibilidade de exploração econômica das áreas de abrangência dos três Projetos de Intervenção Urbana ora em consulta pública. Neste caso, entende-se que se houver o interesse público de exploração econômica das áreas de abrangência dos referidos três PIUs, a presente consulta pública deverá realizada novamente. Isso porque, na primeira fase de consulta pública é seu escopo e propósito: i) esclarecer o interesse público da exploração comercial da área; ii) caracterizar a relação entre a exploração comercial e as áreas dedicadas para tal finalidade, apontando ainda quais áreas são privadas ou públicas e com que fim cada uma delas é empregada no referente programa de interesse público do PIU; III) demonstrar como as contrapartidas do futuro concessionário, em nível de viabilidade das transformações, atendem o interesse público.

Vale também destacar que caso haja qualquer processo de Manifestação de Interesse Privado-MIP com relação ao objeto destes três Terminais, que ora são apresentados como os elementos essenciais dos PIUs, sejam MIPs que tenham sido ou venham a ser

apresentadas essas propostas devem ser objeto da primeira etapa de consulta pública, permitindo que a MIPs seja discutida em todos os seus termos e garantindo a isonomia do projeto, conforme trata o artigo oitavo do Decreto Municipal 56.901/2016.

“Art. 8º A SP-Urbanismo poderá iniciar a elaboração de PIU a partir de requerimento apresentado por meio de Manifestação de Interesse Privado -MIP, instruído com os elementos constantes do artigo 3º, observada a realização da consulta pública de que trata o § 1º do artigo 2º, ambos deste decreto.”

Em relação à operação dos Terminais falta a definição entre as funções assumidas pela futura concessionária do terminal, pelas concessionárias do transporte coletivo municipal, pela SPTrans e SPUrbanismo. Os documentos publicados até agora não mencionam as atribuições públicas de cada um dos órgãos competentes e quem será o responsável pela operação dos terminais após a concessão ou quem coordenará a operação interna: horários de saída, fiscalização das concessionárias de ônibus, pontos de embarque, entre outras funções. Também não se esclarece quem fará o planejamento da nova organização física dos terminais, plataformas, travessias de pedestres, localização dos pontos de embarque, entradas, acessos, áreas técnicas e áreas comerciais. Assim, não fica claro como ou por quem será garantido que a exploração comercial não prejudicará na operação do terminal, tampouco são apontadas quais são as áreas mínimas para garantir o bom funcionamento do terminal ou a que áreas e para quais usos deverá ser alocado o potencial construtivo adicional. Entende-se que essas matérias são objeto e escopo da primeira fase da consulta pública uma vez que trata das diretrizes básicas do programa de interesse pública da futura intervenção.

Ainda, quanto aos terminais, propõe-se adicionar o seguinte ao escopo dos PIUs:

Propostas para informação ao usuário

Os terminais são áreas importantes de integração e possuem intensa circulação de usuários de ônibus, além disso são uma área edificada ampla, sobre a qual a SPTrans e a prefeitura tem um controle mais direto e mais simples que no restante da rede de ônibus. Portanto é fundamental que se aproveite esta oportunidade para se disponibilizar ampla informação aos usuários em respeito ao artigo 14º da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Então com base no espaço disponível e na legislação disponível propomos que os terminais tenham por padrão informações ao usuário clara, gratuita e acessível sobre:

- Mapa dos itinerários, horários, tarifas dos serviços e interação com outros modais;
- Compilado dos horários de saída das linhas do terminal;
- Seus direitos e responsabilidades;
- Direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e
- Padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, definidos pelo contrato de concessão e legislação vigente;
- Meios para reclamações e contato com a empresa gestora e respectivos prazos de resposta.

Propostas para pedestres

Acessibilidade Interna

A infraestrutura interna deve priorizar a acessibilidade e o conforto dos usuários de ônibus que acessam o terminal, respeitando a caminhabilidade e objetividade nos caminhos dos pedestres. Para isso, deve-se:

- Implantar faixas de travessias em ambas as extremidades das plataformas em analogia ao exposto na Nota Técnica 226 da Companhia de Engenharia de Tráfego sobre pontos de ônibus em corredores;
- Priorizar a implantação de Lombofaixas nos pontos de travessias internas;
- Garantir o cumprimento da Lei Brasileira da Inclusão - Lei Federal 13.146/2016, realizando a instalação de piso podotátil e trilha direcional dentro dos terminais, completando as conexões com lombofaixas, e o fornecimento de todas as informações ao usuário em braile ou audíveis;

Acessibilidade externa

- Esclarecer melhor as propostas viárias que se propõe a “requalificar rua..”. Propomos que seja previsto mudanças viárias em parceria com a CET, com maior clareza, garantindo conforto e segurança, com geometrias viárias que desfavoreçam velocidades incompatíveis à segurança dos pedestres.
- A CET já está trabalhando em melhorias viárias próximo a vias de ônibus e os trabalhos precisam ser articulados entre si;
- Assegurar o disposto no Decreto Passeio Livre (45.904/2005) como dimensionamento e reforma das calçadas e mobiliário urbano;
- Realizar a sinalização vertical, horizontal e semaforica nas áreas de influência de mobilidade a pé com faixas de travessia de pedestres e programação semaforica que priorize a travessia e velocidades baixas;
- Realizar a arborização e iluminação adequadas à escala humana no entorno de terminais e paradas;
- Garantir o cumprimento da Lei Brasileira da Inclusão - Lei Federal 13.146/2016, realizando o rebaixamento de calçadas, a instalação de piso podotátil e trilha direcional para os terminais, e de painéis de informação em braile ou audíveis;
- Demonstrar os estudos que os justificam a escolha das ruas mencionadas nas PIUs a serem melhoradas;
- Demonstrar mais claramente como se dará o processo onde a empresa vencedora da concorrência pública realizará investimentos nestas áreas, inclusive com as desapropriações previstas nos PIUs, e as ações correlatas com CET e Secretaria Municipal de Prefeituras Regionais;

Propostas para ciclistas

Considerando o potencial dos terminais de ônibus para promover a intermodalidade, propõe-se:

- Incluir a construção ou instalação de bicicletários na proposta de edital, com funcionamento 24h/dia ou, pelo menos, no mesmo horário de operação do terminal em que estiver instalado;
- Incluir na proposta o programa de bicicletas compartilhadas públicas visando atender a primeira e a última viagem, integrando as bicicletas às estações de transporte de média e alta capacidade e permitindo, inclusive, que usuários possam pernoitar com a bicicleta em suas residências;
- Elaborar para o PIU um planejamento Cicloviário específico levando em conta a importância do terminal como ponto de intermodalidade da rede de transporte público e rede cicloviária da cidade, demonstrando com mais clareza a necessidade das infraestruturas na região;

Outras propostas

- Se houver instalação de estacionamento de veículos no local, condicionar o pagamento do estacionamento à compra de bilhete único, para incitar os motoristas a comprar o bilhete e assim estimular a intermodalidade.
- Aproveitar o terreno e cobertura dos terminais para a instalação de placas solares capazes de gerar energia para o funcionamento do Terminal.
- Concentrar a revitalização e ampliação das calçadas que dão acesso ao terminal em conjunto com o plantio de árvores.

3. Quanto ao processo e à participação

Para promover a gestão democrática propõe-se que sejam detalhadas as formas de consulta pública nas diferentes etapas do processo, tal como preconiza o artigo segundo do decreto do PIU. Isto é, discriminar como as Instâncias como os Conselhos Participativos das Prefeituras Regionais, Conselho Municipal de Trânsito e Transporte (CMTT) e o Conselho Municipal de Política Urbana (CMPU) irão exercer a sua atribuição ativa perante o processo. Reuniões conjuntas entre essas entidades com foco no objeto em causa seriam, por exemplo, muito produtiva para integrar os diferentes aspectos setoriais envolvidos na proposta. Para além desses fóruns representativos, visando incorporar as necessárias contribuições na população local e da sociedade não organizada, por exemplo, além de canais de consulta pública online seria importante promover atividades presenciais como oficinas e audiências públicas para cada região onde são propostas os PIUs dos Terminais. Assim o processo de consulta pública seria qualificado e incrementado com as contribuições de sugestões e críticas da população, podendo então cumprir seu objetivo de cotejar o programa dos PIUs propostos em relação ao interesse público de sua realização.

Certos da atenção de VSAs, agradecemos a atenção, aguardamos as respostas aos esclarecimentos e nos colocamos a disposição para quaisquer esclarecimentos e apresentamos votos de consideração.

São Paulo, 20 de julho de 2017

Atenciosamente,

Centro Gaspar Garcia de Direitos Humanos

Ciclocidade

Cidadeapé

Greenpeace

Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor - Idec

Instituto de Arquitetos do Brasil - São Paulo (IABsp)

Instituto Pólis

LabCidade (USP)

Napplac (USP)