



MINUTA

ATA DA 51ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CONCITIBA

- **Data:** 04/04/2019
- **Horário:** das 14:30h às 17:30h
- **Local:** IPPUC - Auditório
- **Relação dos Participantes:** Conforme Lista de Presença anexa
- **Pauta:**
 - 01 - Verificação do quórum;
 - 02 – Abertura - Palavra do Presidente;
 - 03 - Aprovação da Pauta;
 - 04 - Informes da Secretaria Executiva;
 - 05 – Deliberação do Calendário e temas de 2019;
 - 06 - Apresentação: Plano de Estrutura Cicloviária de Curitiba – versão preliminar;
 - 07 - Informes dos Conselheiros;
 - 08 – Encerramento.

01 - Verificação do quórum

- . Secretaria Executiva do CONCITIBA
- . Verificada a existência do quórum regimental.

02 – Abertura - Palavra do Presidente

- . Presidente do CONCITIBA e IPPUC - **Luiz Fernando de Souza Jamur**, representado pelo Assessor da Presidência – **Ricardo Antônio de Almeida Bindo**.

03 - Aprovação da Pauta

- . Coordenadora-Geral do CONCITIBA: Sheila Branco
- . Aprovada por unanimidade

04 - Informes da Secretaria Executiva- Destaques:

- . Coordenadora-Geral do CONCITIBA: Sheila Branco



- Notícia a participação de conselheiros do CONCITIBA no evento “Smart City 2019”, de forma gratuita através de convites cedidos pelo Gabinete do Prefeito.

- Menciona que conselheiros têm solicitado esclarecimentos sobre a duração deste 4º mandato do Conselho. Face estas solicitações, a Secretaria Executiva apresentará aos conselheiros na próxima reunião uma devolutiva sobre o tema.

- Posse de novos conselheiros:
 - . Titular – Terra de Direitos
 - . Daisy Carolina Tavares Ribeiro

 - . Titular – Instituto de Arquitetos do Brasil – IAB/PR
 - . Juliano Geraldi

- Representantes do movimento de ciclomobilidade de Curitiba, presentes na reunião do Conselho na qualidade de observadores, solicitam ao Plenário deliberação sobre a concessão do uso de “voz” nesta reunião, exceto em deliberações, de acordo com o Art. 8º, § 4º, do Regimento Interno do CONCITIBA – Resolução nº 16, de 10 de maio de 2011. Posta em votação, a solicitação foi aprovada por unanimidade.

- Informes dos Planos Setoriais:

Miguel Ostoja Roguski (Coordenador dos Planos Setoriais e Secretário Executivo do CONCITIBA)

Em 2019, os Planos Setoriais serão um dos assuntos intensamente trabalhados no âmbito do Conselho, mostra o processo geral a ser desenvolvido em 04 (quatro) etapas, com análise de macrotendências: demográfica, econômica, tecnológica e ambiental. Na sequência, diagnósticos e prognósticos de políticas públicas a partir dos indicadores, sendo que algumas dessas políticas já foram trabalhadas em 2018. Após elaboração dos planos de ação e sua posterior homologação, com a realização de consultas e audiências públicas, juntamente com o CONCITIBA e conselhos afins.



- Informes sobre o andamento da Lei Básica de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo

Alberto Paranhos (Economista – IPPUC – Coordenador da Revisão da Legislação de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo): Após o encaminhamento dado no CONCITIBA passou por uma análise jurídica, houve alguns questionamentos, respondidos, seguiu pela Comissão de Constituição e Justiça e agora está na Comissão de Economia. Conforme solicitado pela Comissão de Constituição e Justiça, os vereadores aprovaram uma consulta pública inicial genérica. Houve uma apresentação rápida na Câmara de Vereadores sobre os pontos da Lei vigente e as mudanças propostas. Anteriormente, foram entregues para a Câmara todos os documentos produzidos durante os trabalhos para a elaboração da proposta de Lei. Explica que desconhece o “tempo” necessário ao Legislativo a partir dessa fase; mas depois da Comissão de Economia acontecerão outras consultas públicas. Ao chegar à Comissão de Urbanismo, os detalhes serão discutidos com maior apuro, até chegar ao Plenário. A Câmara está colocando na internet um questionário, composta por 09 (nove) perguntas objetivas sobre o aperfeiçoamento da legislação, acrescido uma questão permitindo livre sugestão que será avaliada quanto ao seu aproveitamento. Quanto a Lei de Outorga e de Potencial Construtivo, foi entregue para a Câmara no dia 21 de dezembro. Duas tendências estão presentes nos encaminhamentos: serão discutidas juntas ou separadamente. A discussão que permanece e deve ser feita em conjunto com o CONCITIBA refere-se à HIS, talvez um Grupo de Trabalho possa se dedicar a isso. Paralelo a esta legislação precisamos fazer os ajustes necessários no Plano Diretor e aprofundar a discussão sobre estacionamentos, vagas e garagens para posterior elaboração de legislação.

05 – Deliberação do Calendário e temas de 2019:

. Coordenadora-Geral do CONCITIBA: Sheila Branco

- . Sugestão de Calendário para as Reuniões Ordinárias do CONCITIBA em 2019
- . Proposta aprovada por unanimidade pelos conselheiros





. Sugestão de Temas para as Reuniões Ordinárias do CONCITIBA em 2019

AUTOR DA PROPOSTA	TEMA
Conselho da Cidade de Curitiba - CONCITIBA	Planos Setoriais do Município a) Mobilidade e Transporte b) Desenvolvimento Ambiental e Diversidade c) Habitação e Regularização Fundiária d) Desenvolvimento Social e) Desenvolvimento Econômico f) Defesa Social e Defesa Civil
Prefeitura Municipal de Curitiba e Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC	a) Plano Cicloviário b) Legislação Complementar à Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo
Conselho Regional de Serviço Social - CRESS Andrea Luiza Currelino Braga	a) Plano de Ciclomobilidade; b) Plano de Habitação de Interesse Social; c) Mapeamento de vazios urbanos em Curitiba; d) Continuidade de discussão sobre os encaminhamentos referentes a Lei de Zoneamento.

. Considerando que os temas sugeridos pela Conselheira Andrea já estão inseridos no rol de assuntos a serem abordados nos Planos Setoriais de Curitiba e na Legislação de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo, estes dois grandes temas, e o Plano Cicloviário, foram aprovados como prioritários para o CONCITIBA no ano de 2019. **Aprovados por unanimidade.**

06 – Apresentação:

- **Plano de Estrutura Cicloviária de Curitiba – versão preliminar**

- **Antonio Taboada (Arquiteto – IPPUC) e Camila Muzzillo (Arquiteta – IPPUC):**

- Nesses dois últimos anos reavaliamos o Plano Cicloviário, fazendo um levantamento da estrutura e do desenvolvimento para ponderar tecnicamente sobre suas diretrizes. Existem duas vertentes dentro da política voltadas para seu uso: mobilidade e sustentabilidade, sendo ícones do desenvolvimento sustentável. Mencionado no Plano Diretor, não está diretamente vinculado ao Plano Setorial de Mobilidade, neste tem um subcompartmento sobre os Planos Estratégicos e dentro deste outro um compartimento destinado ao Plano Cicloviário. O Plano Cicloviário está sendo revisado “à luz” Plano Diretor, mas existem outras instâncias legais, como por exemplo, o Código Brasileiro de Trânsito, que define a bicicleta como um meio de transporte e a Lei Federal de Mobilidade Urbana, entre outras em fase de regulamentação. Foi realizado um diagnóstico da pavimentação, sinalização, iluminação e outros fatores para apoio ao ciclista, onde foram pensados conceitos e criados critérios articulados com o Plano Diretor.

- Neste primeiro momento da pesquisa, a ênfase foi dada à estrutura cicloviária de Curitiba, contando com o apoio de entidades e pessoas voltadas para a questão cicloviária. Estamos “num marco de passagem” trazendo ao CONCITIBA ideias iniciais e recebendo contribuições para um avanço maior, verificando e comparando com a série histórica das denominadas ciclovias de Curitiba, com a tipificação das estruturas implantadas.

- O desafio foram as 06 (seis) tipologias para a estrutura cicloviária; mais importante não é a medida em quilômetros, mas a estrutura e qualidade dos equipamentos, como por exemplo, os bicicletários e os paraciclos, subutilizados. Uma das diretrizes perseguidas é a possibilidade deslocamento de bicicleta de qualquer lugar da cidade até os terminais de transporte coletivo. O estudo levou em conta a velocidade e a distância em quilômetros, para as bicicletas serem utilizadas por pessoas com diferenciados perfis, inclusive com faixas etárias mais elevadas; percebeu-se uma meta de possível alcance. A maior concentração de usuários está nos eixos urbanos, Sítio Cercado, Cajuru.

- No período entre 2010 e 2018 houve um decréscimo de acidentes fatais em números totais; com a implantação das vias calmas houve um aumento de ciclistas; houve uma migração de pessoas que usavam a canaleta do ônibus para a ciclofaixa, lembrando que o princípio é sempre conseguir “ver” o ciclista. Durante essa pesquisa, houve vistorias em campo e por levantamento com foto aérea identificando 77% em boas condições, quanto à pavimentação e iluminação; apesar dessa avaliação observou-se que embora em bom estado, não recebem manutenção sistemática. Os indicadores mostraram que há sinalização horizontal e vertical, mas percebeu-se uma dificuldade para sua visualização, despertando uma preocupação para atender a legislação e também aos usuários através de uma identidade visual que proporcione “autonomia” proveniente da identidade visual, termo utilizado no Plano Setorial de Mobilidade. As diretrizes foram orientadas para ampliar a “malha cicloviária” minimizando suas desconexões; melhorias quanto à pavimentação; sinalização entendida como identidade visual no sentido da segurança e não quanto ao design; iluminação fundamental para uso noturno.
- Em um primeiro momento estruturação da malha física; em segundo momento implantação de equipamento de apoio, já acontecendo em alguns terminais (Campina do Siqueira, Hauer e Tatuquara), com espaços destinados a vestiários, manutenção de bicicletas, bicicletários e outros. Além dos citados existem outros polos geradores de demandas, como o Setor Estrutural, shoppings centers, terminais de transporte, universidades.
- Existe uma legislação sobre estacionamento destinado a bicicletas, mas são necessários outros equipamentos. Outra questão é a cultura do uso da bicicleta, com campanhas educativas e utilização de recursos tecnológicos.
- O Plano iniciou com a medida da largura das vias recorrentes em Curitiba, definindo as 04 (quatro) tipologias a serem implantadas, consideradas todas as variáveis para a maior segurança possível.
- As variáveis consideradas nas vias para as simulações foram: condições para estacionamento, largura (caixa, faixa de rolamento e pista), sentido do fluxo e tráfego de carros, velocidade permitida (30, 40 e 60 km/h), uso para transporte coletivo, desvios devido a árvores e outros elementos e faixa de faixa de serviços.
- Quando é de extrema necessidade coloca-se a ciclofaixa operando no “contrafluxo”, como ocorre em trecho no Sítio Cercado, ali não havia outra solução.



Também estamos pensando sobre a implantação de binários também para as bicicletas e o passeio compartilhado em algumas situações.

- O uso da bicicleta pública, onde foi implantada, serviu como estímulo ao uso, com crescimento de usuários, nesse caso pode ou não estar integrada ao sistema de transporte.
- A SETRAN é um dos parceiros na elaboração do projeto, a discussão sempre é intersetorial, com a segurança como a maior preocupação.
- Este projeto não será implantado no curto prazo, o prognóstico é ser concluído nos próximos 20 (vinte) anos. Durante esse período, deve-se pensar em quem serão os atores envolvidos no desenvolvimento do processo e suas consequentes revisões.

• **José Dirceu de Matos (Secretaria do Governo Municipal):** coloca que Curitiba dispõe de espaços que podem ser aproveitados para a implantação de ciclovias, por exemplo, as margens do rio Belém que pode proporcionar uma ligação entre o centro de Curitiba e São José dos Pinhais e o rio Barigui entre Curitiba – Araucária – Fazenda Rio Grande, no primeiro caso com recursos previstos no projeto de reperfilamento do rio e no segundo há necessidade de buscar os recursos necessários.

• **Mauro Algacir Gonçalves da Costa (Associação de Moradores Saturno):** Durante a apresentação o que mais chamou a atenção foi número de acidentes com mortes, a iluminação (cabeamento aéreo e subterrâneo) e o contrafluxo na perspectiva do que foi levado em conta para o projeto.

• **Andrea Luiza Currelino Braga (Conselho Regional de Serviço Social – CRESS/PR):** o Plano Nacional de Mobilidade traz como prioridade os veículos não motorizados, a valorização do transporte coletivo e o movimento peatonal. Esse aprofundamento deve acontecer nas câmaras temáticas, mas como serão feitos os diálogos nas audiências públicas, e o detalhamento maior sobre as fases da implantação e recursos destinados para os projetos? Como ampliar a participação que também é um processo educativo?

• **Ricardo Antônio de Almeida Bindo (Presidente CONCITIBA):** Todo o conteúdo está na internet, qualquer um pode acessar e contribuir. Não devem acontecer audiências públicas específicas, isoladas, para esse plano. As contribuições serão



levadas em conta. As prioridades no curto prazo são aquelas que a prefeitura acha viável ser implantada nessa gestão.

• **Rosane Knoll (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC):** O Plano Cicloviário faz parte do Plano Setorial de Mobilidade que terá audiências públicas, portanto, as questões cicloviárias serão discutidas nesse momento.

• **Ricardo Vilarinho da Costa (Universidade Livre para a Eficiência Humana – UNILEHU):** A apresentação sobre o tema da mobilidade na Smart City 2019 mostrou que o futuro está acontecendo agora, com os aplicativos de bicicletas e patinetes e outros, em face da busca empreendedora pelo sucesso. Ao perguntar para os usuários das bicicletas e patinetes o motivo de uso foi unânime a resposta sobre a otimização do tempo.

• **Ricardo Antônio de Almeida Bindo (Presidente CONCITIBA):** Todo cuidado é necessário ao avaliar este tipo de serviço, em São Paulo é oferecido há algum tempo. Não é uma oferta democrática, lá existem 04 (quatro) empresas explorando esse mercado, mas oferecendo o serviço todos na mesma área da cidade. Aqui está acontecendo o mesmo somente centro e Batel.

• **Maria Cristina Trovão Santana (Arquiteta – IPPUC):** Menciona dois pontos importantes: 1) A UFPR juntamente com a Cicloiguação promoveu evento, em 8 de março de 2019, com outras universidades como convidadas, para discutir o Plano Cicloviário aqui apresentado. As conclusões foram que, quanto ao projeto técnico o Plano responde muito bem e corresponde à “fama” de Curitiba de excelência no planejamento urbano, o único ponto a se observar seriam os laços de integração na parte sul com maior número de usuários com menor renda. 2) A segunda parte é dirigida aos conselheiros, o maior problema não é a qualidade do planejamento no Brasil, temos corpo técnico de qualidade, mas o âmbito político distorce, manipula, engaveta, implementa o que interessa às forças econômicas e políticas que dominam o panorama nacional, seria ótimo se o plano apresentado fosse executado, no entanto em primeiro lugar deve-se dirigir ao prefeito uma preocupação metropolitana, trabalhando na direção do controle social, o segundo ponto seria o problema gerencial quanto à implementação dos projetos e manutenção dos espaços, além do cuidado com a segurança dos usuários.

- **Fernando Rosenbaum (Ciclotguaçu):** A entidade tem trabalho pesquisas sobre o uso da bicicleta. Nesta reunião foram apresentados dados e situações novos, desconhecidos para a entidade, mas existem outros pontos que precisam ser discutidos para serem melhorados e/ou estudados a partir dos estudos da Ciclotguaçu.
- **Henrique Jakobi (Ciclotguaçu):** O plano trouxe muitos pontos positivos e outros a serem melhorados, vamos deixar um documento como contribuição. Os pontos positivos referem-se ao fortalecimento da cultura da ciclomobilidade e o esclarecimento sobre as questões referentes à sinalização que vai além chegando ao alcance do entendimento e facilidade de visualização para o ciclista para sua segurança, quanto à gestão de conflitos oferecem conhecimento e experiência. O potencial de uso das bicicletas em Curitiba poderá ultrapassar 9% de usuários das vias.
- **João Pedro (Ciclotguaçu):** O Plano Ciclotviário preliminar mobilizou bastante a Ciclotguaçu, foram dois eventos, discussões ampliadas com especialistas, universidades, mesas redondas procurando encontrar pontos a serem melhorados e/ou detalhados, com muita gente interessada em participar; também produzem pesquisa sobre o tema e estão preocupados com o orçamento destinado para o projeto.
- **Fernando Rosenbaum (Ciclotguaçu):** Menciona problemas observados na Av. República Argentina, com 17,5% de usuários da via.
- **Rosane Knoll (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC):** A estrutura ciclotviária da Av. República Argentina será mantida como está, colocando alguma estrutura para amparar o tráfego de bicicletas, pois houve solicitação ao Governo Federal para a liberação do financiamento para o desalinhamento das estações do expresso na Região Sul. Ao executar essa obra, a estrutura para as bicicletas estará dentro das estações. Mas, por enquanto a Prefeitura através da SETRAN e Secretaria de Governo, já destinou recurso para a pintura; será uma solução momentânea mais simples. Espera-se que a responsabilidade pela implantação e manutenção fique com a SETRAN. Ao solicitar financiamento externo para refazer uma via, todas estão contempladas com a estrutura ciclotviária. Logo será disponibilizado mapa atualizado para facilitar a compreensão da situação.



- **Julio Cesar Pereira da Silva Kajewski (Sindicato dos Arquitetos e Urbanistas no Estado do Paraná – SINDARQ/PR):** Solicita esclarecimentos sobre a proposta de intermodalidade nos transportes.
- **Lafaiete Santos Neves (Associação dos Professores da UFPR):** Com esse Plano Curitiba entrou na rota das grandes cidades, com a proposta de intermodalidade, a bicicleta utilizada para pequenos deslocamentos pode ampliar o seu uso, principalmente com a atenção aos estacionamentos facilitando para a população de baixa renda, principalmente como aumento de custo para utilização do transporte coletivo.
- **Janaína de Fátima Chudzik (Instituto Histórico e Geográfico do Paraná - IHGPR):** Aponta alguns pontos que podem ser pensados: a adequação das ciclovias para triciclos e quadriciclos; o mapeamento pode ser “mais limpo e objetivo” mostrando os trechos com maior dificuldade de implantação e no contraponto onde os modais podem ser compartilhados, isso nos traria uma visualização mais rápida da localização dos problemas. Reflete que se os manuais nas auto-escolas colocam as questões da ciclomobilidade na hierarquia da pirâmide dos modais onde o pedestre tem prioridade? Expõe algumas características dos patinetes para serem pensadas, como velocidade de partida (6 km/h) e dificuldade de liberar os braços para sinalizar a direção desejada, quando for regulamentado.

08 – Encerramento:

- **Conclusões Registradas:**
- **Deliberação - Sheila Branco (Coordenadora-Geral - CONCITIBA):**
Aprovação por unanimidade do Calendário e temas propostos para trabalho do CONCITIBA EM 2019.
- Todos concordam que a apresentação feita pela equipe técnica do Plano de Estrutura Ciclovária de Curitiba foi satisfatória e enriquecida pelas contribuições dos conselheiros e observadores;
- Quando concluída a minuta do texto referente a estrutura ciclovária será apresentada ao CONCITIBA para os devidos encaminhamentos;
- A coordenação comunicará às entidades as ausências de seus representantes.
- **Esta é a síntese da Reunião.**