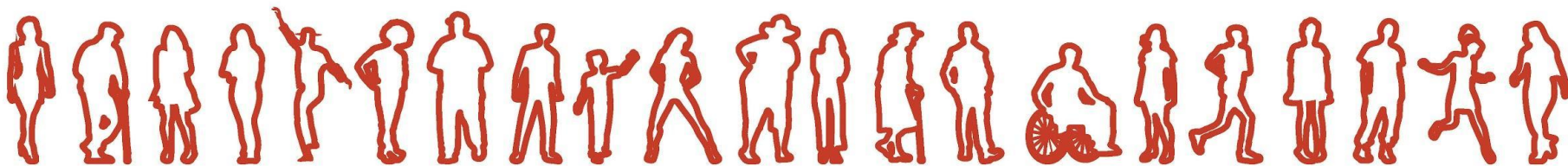




Ana Carolina Almeida Santos Nunes  
Oliver Cauã Cauê França Scarcelli

## Subcomissão de Calçadas e Mobilidade a Pé



## Quem somos

A **Cidadeapé - Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo** é uma organização da sociedade civil de **base voluntária**, dedicada a **defender os direitos** de quem se desloca a pé pela capital, usando seus próprios pés ou em cadeira de rodas. A associação foi criada em 2015 para dar representatividade formal ao ponto de vista dos pedestres perante o poder público.

Nossa missão é **defender políticas públicas** para que **todas as pessoas tenham o direito de andar a pé com segurança, conforto e qualidade**, independente de gênero, raça, idade, condição física ou socioeconômica.

# Estatuto do Pedestre (Lei 16.673, de 13 de junho de 2017)

Art. 3º Todos os pedestres têm o **direito** a:

- qualidade da paisagem visual
- meio ambiente seguro e saudável
- de circular livremente a pé
- segurança
- acessibilidade
- conforto
- proteção em especial de crianças, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e as da terceira idade.

# Estatuto do Pedestre (Lei 16.673, de 13 de junho de 2017)

- Art. 5º Caberá ao Poder Público elaborar um **Sistema de Informações** sobre Mobilidade a Pé reunindo dados estatísticos sobre circulação, fluxos, acidentes, atropelamentos, quedas e outros dados necessários à formulação e avaliação das políticas de mobilidade.
- Art. 6º Cabe ao Poder Público estabelecer uma **rede de sinalização** para o fluxo e a rede de mobilidade a pé na cidade

# Estatuto do Pedestre (Lei 16.673, de 13 de junho de 2017)

Também estabelece o **direito** a:

- calçadas limpas, acessíveis e bem conservadas (dever de fiscalização e readequação de vias estratégicas)
- abrigos de ônibus bem protegidos e dimensionados conforme a demanda
- travessias seguras, sinalizadas, iluminadas e bem dimensionadas, com tempos adequados ao fluxo de pessoas e necessidades dos diferentes tipos de pedestres
- vias dimensionadas de acordo com fluxo e necessidades de segurança de pedestres
- lixeiras, banheiros e bebedouros públicos

# Fiscalização de calçadas existentes

De responsabilidade das subprefeituras, mas com pouco efeito prático. Intensificar a fiscalização pode gerar ônus político, mas pouparia o uso de recursos públicos na reforma de calçadas prioritárias.

Questões a serem apuradas:

- Qual o volume de autuações por ano? Quantas autuações têm andamento até se tornarem readequação à norma?
- Quantas autuações evoluem para multas? Como o dinheiro arrecadado pelas multas tem sido utilizado?
- Como o volume de autuações/multas/readequações variou nos últimos anos? A proporção é desigual ou uniforme pelas regiões da cidade?
- O que pode ser feito para ampliar o impacto e a eficiência dessa atividade?

# Obstrução de calçadas

O decreto de regulamentação do Estatuto do Pedestre estabelece que a Prefeitura deverá “otimizar a instalação e a utilização de postes de suporte de sinalização vertical com o objetivo de melhorar o deslocamento dos pedestres e reduzir a poluição visual na cidade.” Também estabelece a obrigação de demarcar o limite físico entre o alinhamento do lote e a calçada e levantamento de guias em esquinas (art. 19).

Questões a serem apuradas:

- Qual o status atual e os planos para a redução no uso de postes de suporte de sinalização vertical?
- Quantas autuações foram feitas pelo desumprimento do artigo 16 do Estatuto do Pedestre (sobre postes ou outros equipamentos instalados nas calçadas?)
- Quantas autuações e/ou readequações foram registradas para fazer cumprir o artigo 19 do Estatuto do Pedestre? (demarcar o limite entre vagas e calçada)

# Requalificação de calçadas pela Prefeitura (PEC)

É realizado pelo PEC, que fica a cargo da SMSUB. Cada subprefeitura escolhe as vias e os trechos que receberão a requalificação. No entanto, a CET elaborou um estudo da Rede Prioritária de Mobilidade a Pé, com base em dados da pesquisa Origem-Destino, que deveria orientar a requalificação de calçadas, segundo o decreto de regulamentação do Estatuto do Pedestre. O PEC, no entanto, é um ação emergencial, não prevê a manutenção futura dos trechos requalificados, não inclui calçadas com média e alta inclinação e divulga as intervenções em métricas difíceis de comparar com o asfaltamento.

Questões a serem apuradas:

- Quais são os critérios utilizados para selecionar os trechos que serão qualificados? Essa seleção está atrelada à Rede Prioritária de Mobilidade a Pé?
- A CET dá subsídios técnicos à SMSUB na seleção de vias contempladas pelo PEC?
- O PEC poderia ser atrelado a outros projetos de requalificação de vias e acalmamento de tráfego?
- De quem é a responsabilidade pela manutenção de calçadas requalificadas via PEC?
- Qual o plano previsto pela Prefeitura para adequar calçadas em vias com inclinação?

# Requalificação de calçadas pela Prefeitura

O Estatuto do Pedestre também estabelece o direito a calçadas iluminadas, à arborização e à sinalização orientativa. O decreto que regulamenta o Estatuto também estabelece que “O Poder Público atuará gradual e ativamente, apoiando-se nos dados do Sistema de Informações sobre Mobilidade a Pé, para reduzir os problemas registrados no portal de atendimento oficial SP156, avaliando-os e incorporando sua solução ao planejamento de seus programas e projetos.”

Questões a serem apuradas:

- Quais são as ações da Prefeitura para implantar a iluminação para pedestres? Há estratégias específicas para aumentar a iluminação em vias com calçadas mais largas?
- Quais são as ações da Prefeitura para melhorar a arborização urbana em calçadas? Há estratégias específicas para aumentar a arborização em distritos mais afetados pelas ilhas de calor?
- Por que a Prefeitura não iniciou a implantação de sinalização orientativa ao pedestre concomitante ao PEC, conforme artigo 9º do decreto 59.670/2020?
- Quais são os principais problemas relativos a calçadas registrados no SP156? Como a Prefeitura está incorporando esses dados no planejamento de suas ações?

# Ampliação da dimensão de calçadas

Não existe uma política específica para ampliar trechos de calçada cuja dimensão não é adequada às normas ou ao volume de pessoas que se deslocam por ela, nem mesmo no PEC. A ampliação também pode ser feita em esquinas, visando à redução da velocidade praticada por veículos e, conseqüentemente, a proteção de pedestres nas travessias.

Questões a serem apuradas:

- Quais seriam os órgãos responsáveis por autorizar a ampliação de calçadas e esquinas?
- É possível usar o PEC para ampliar calçadas e esquinas? Quais são as oportunidades e limitações para essa interlocução?

# Financiamento

Mudanças na competência pelas calçadas têm que ser atreladas à criação de instrumentos orçamentários para garantir o financiamento da requalificação, construção e ampliação dessas estruturas. O decreto de regulamentação do Estatuto do Pedestre já previu fontes de financiamento:

“Art. 22. As ações e obras necessárias ao atendimento do Estatuto do Pedestre serão financiadas com os recursos provenientes de:

I - dotação orçamentária municipal criada com esta finalidade;

II - Fundo de Desenvolvimento Urbano - FUNDURB, nos termos do inciso II do artigo 339 da Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014;

III - multas emitidas em decorrência da aplicação da lei;

IV - contribuições ou doações de pessoas físicas ou jurídicas;

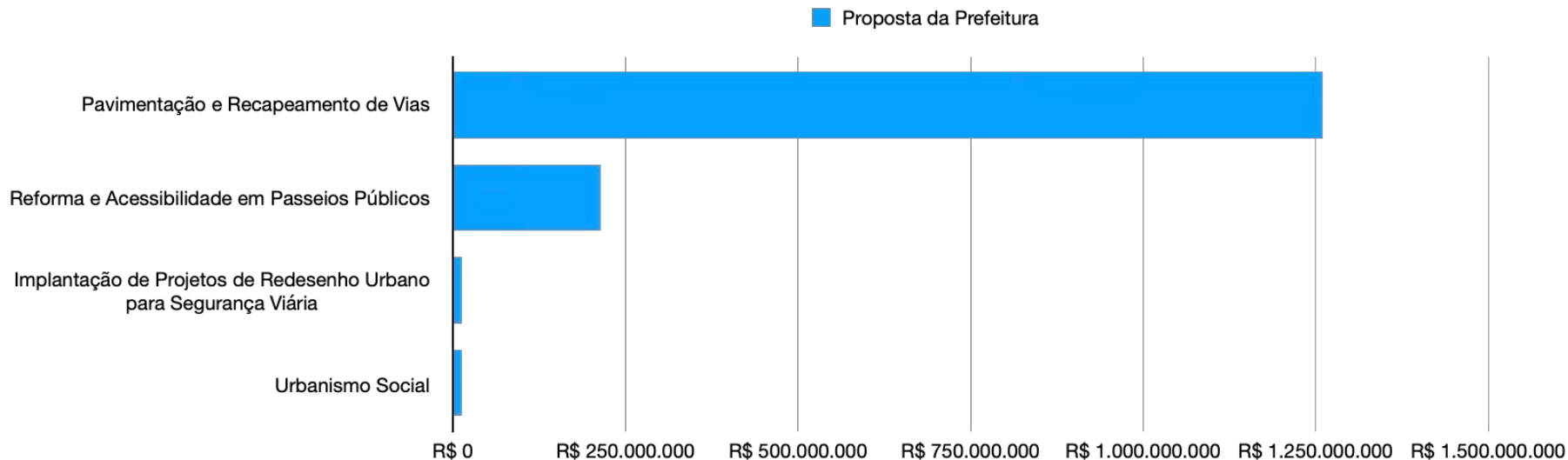
V - compensações ambientais e de Polos Geradores de Tráfego;

VI - repasses ou dotações de origem orçamentária da União ou do Estado de São Paulo a ele destinados;

VII - Fundo Municipal de Saneamento - FMSAI, nos termos do artigo 6º da Lei nº 14.934, de 18 de junho de 2009.”

# Previsão do orçamento

No entanto, quando observamos a previsão orçamentária de 2026 para a requalificação de calçadas em comparação com outras rubricas, ela está assim:



# Execução do orçamento

A execução mostra que a disparidade continua:

Cidade  
apê

## Monitoramento do Orçamento Municipal - 2026

Comparativo Mobilidade

Fundurb

### Orçamento Comparativo de Mobilidade

*(Dotações agrupadas por tema)*

Calçadas

Empenhado (líquido): R\$ 97.665

**Pago: R\$ 0**

Segurança Viária

Empenhado (líquido): R\$ 159.642.776

**Pago: R\$ 53.887.006**

Asfalto

Empenhado (líquido): R\$ 691.294.932

**Pago: R\$ 102.668.194**

Fonte: [Monitora Orçamento Cidadeapê](#)