

## Reunião da Câmara Temática de Mobilidade a Pé

Data: **09 de novembro de 2021** (sexta-feira)

Horário: **10h às 12h** (online)

### Participantes | Poder Público:

1. Daniela Mangini – CET
2. Dawton Gaia - CET
3. Eduardo Pereira - CET
4. Evely Trevisan Lacerda – SMT-AT
5. Jackeline Melo – SMT-AT
6. José Eduardo Canhadas – CET
7. Lili Bornsztein - CET
8. Luis Gregório - CET
9. Luiz Rebelo – CET
10. Luiza Gomide – CET
11. Marcelo Moraes Isiama – Diretor de Representação - CET
12. Michele Perea – SMT-AT
13. Nancy Schneider – CET
14. Paulo Alexandre Matias – SMT-Imprensa
15. Paulo Eduardo – Chefe da Assessoria Técnica –SMT-AT
16. Rosa Oliveira – CET
17. Rosemeiry Leite – CET
18. Telma Micheletto - CET

### Participantes | Integrantes da CTMP, Usuários Temáticos e Regionais:

1. Élio J. B Camargo – integrante da CTMP
2. Gilberto de Carvalho – integrante da CTMP
3. Maria Ermelina Malatesta - Idosos
4. Mauro Calliari – Suplente CTMP
5. Sandra Ramalhoso – Pessoas com Deficiência

### Observadores:

1. Almeida-Santos-Nunes
2. Bruno Cholby
3. Helena
4. Luísa Moura

**Michele** – abriu a reunião e cumprimentou todos. Procuramos atender todas as pautas solicitadas e trouxemos alguns técnicos para responder e tirar as dúvidas. Passo a palavra para o Paulo Eduardo, Chefe da Assessoria Técnica, para fazer a abertura.

**Paulo Eduardo** – bom dia a todos. Aproveito este espaço para compartilhar com vocês algumas alterações positivas que estamos promovendo na Assessoria Técnica e que afetam diretamente as Câmaras Temáticas. A Assessoria Técnica está passando por uma reestruturação onde teremos novas atribuições também e, dentro deste ajuste, estamos formatando um grupo bem específico para ficar voltado quase que *full time* para as Câmaras Temáticas e CMTT. O objetivo é dar respostas mais rápidas para as Câmaras Temáticas em relação a todos os assuntos que são tratados aqui. Apenas para entenderem um pouco, vou apresentar a Jackeline Melo que está chegando para integrar nosso grupo. Ela deverá conduzir todas as Câmaras Temáticas, é da área de Planejamento da CET, tem também bastante experiência na área e poderá contribuir muito conosco. Na área administrativa, para dar todo o dinamismo para que as Câmaras Temáticas aconteçam, temos a Evely, que já fazia parte do nosso grupo e permanece, a Dalva e a Rosa. Temos a Michele que já conduz há muito tempo os trabalhos e também permanece conosco. Agregando este grupo, contaremos também com o Luccas, a Larissa e o Fernando, que são Analistas de Políticas Públicas contratados pela prefeitura e nos auxiliarão bastante no desenvolvimento dos temas. É um grupo que tem bastante experiência, autonomia e esperamos que com essas mudanças possamos atender melhor e dar respostas mais rápidas a todas as demandas das câmaras temáticas. Penso que é um ganho e será uma estrutura muito positiva para o desenvolvimento dos trabalhos. Fico à disposição de vocês como Chefe da Assessoria Técnica da SMT. Gostaria que a Jack e os demais também se apresentassem. Obrigado.

**Mauro** – com esta mudança e a chegada da Jackeline, a Maria Teresa não está mais na Coordenação das Câmaras Temáticas?

**Paulo Eduardo** – isto, para que todos entendam, há o Decreto do Prefeito onde foi criada a Secretaria de Mobilidade e Trânsito e há a Secretaria Executiva de Transporte. Dentro deste contexto vimos estruturando as duas secretarias dando mais fôlego para as duas. Com isto, cada uma delas terá sua assessoria. O CMTT e Câmaras Temáticas estão ligados à Secretaria de Mobilidade e Trânsito. Dentro desses ajustes deverá haver também uma modificação na Secretaria Executiva do CMTT. Fizemos um convite à Maria Teresa para permanecer, mas até por questões pessoais ela não pode aceitar, e estamos viabilizando outro nome que possa nos atender em todos esses requisitos. Dentro dessa estruturação a Maria Teresa ficará junto à Assessoria Executiva da SETRAM. Continuaremos trabalhando integrados, os grupos ficam no mesmo prédio e não haverá nenhuma descontinuidade dos trabalhos; pelo contrário, a ideia é que todos tenham um ganho e que possamos dar um retorno bem positivo. A expectativa é muito boa.

**Mauro** – obrigado Paulo. Vale a pena registrar o trabalho excelente que a Maria Teresa fez neste período - penso eu, mais de um ano -. Ela foi muito eficiente na condução e atendimento de demandas, na coordenação interna da SMT para buscar as pessoas certas para cada tema e gostaria de deixar isto registrado.

**Paulo Eduardo** – muito bom Mauro, sem dúvida; é uma excelente profissional e continua conosco aqui. As duas secretarias continuam no mesmo prédio, continuam a ser

reestruturadas e a Maria Teresa continua junto à Assessoria da SETRAM. Esta reestruturação está sendo feita para melhoria do processo como um todo. Fica registrado e ela, com certeza, participará de vários grupos aqui conosco. Por favor, gostaria que a Jackeline e o restante do grupo também se apresentasse para que todos conheçam. Peço licença no momento, pois tenho uma reunião com o secretário também, mas estaremos acompanhando. Obrigado.

**Evely** – bom dia, sou Evely, já conheço a maioria dos integrantes do grupo da CTMP e CET, pois também já trabalhei na área de planejamento. Vimos trabalhando juntos desde que as reuniões eram presenciais e agora venho somar juntamente com a Rosa e este novo grupo que está se formando. Conforme já mencionado, a ideia é aprimorar ainda mais os trabalhos que vem sendo desenvolvidos até o momento.

**Jackeline** – bom dia a todos. Sou Jackeline, arquiteta de formação, funcionária de carreira da CET e vim compor o time; muitas das carinhas que estou vendo são companheiros de trabalho, estamos integrados e espero somar e usar este espaço para continuar construindo junto com vocês. Na CET sou da área de planejamento, minha chefe, Telma Micheletto, está por aqui e desenvolvíamos projetos de segurança viária. Sou ciclista, tenho filhos então há toda uma mobilidade ativa e de correria. Eu me coloco à disposição para o que for necessário, agradeço principalmente a condução da Maria Teresa, vamos pegando o gancho e os contatos com ela e com todos os parceiros. Estamos correndo atrás de todas as respostas e conhecendo as pessoas para que possamos ter muita qualidade. Estou muito otimista porque é um assunto que me é muito caro e é muito bom poder circular por São Paulo. Sou moradora de Caieiras e venho trabalhar de bicicleta; portanto, tanto a pé, como de bicicleta, sei das nossas dificuldades. Muito obrigada.

**Michele** – retomando, o Luccas e o Fernando estão participando de outra reunião referente o Programa de Metas, mas a ideia é que o Luccas, no início das reuniões, faça aquela apresentação que o Diego fazia. Ele fará este acompanhamento. A primeira pauta solicitada por vocês foi sobre a *Concessão da Zona Azul*. Trouxemos o Luiz Rebelo para falar sobre o assunto.

**Luiz Rebelo** – bom dia, meu nome é Luiz Rebelo, trabalho na Gerência de Estacionamento, que cuida da Zona Azul de São Paulo. Vocês sabem que em maio do ano passado houve a assinatura do contrato de concessão entre a Prefeitura e a concessionária ESTAPAR. Houve um período de transição até novembro de 2020 e eles iniciaram a operação em 25.03.2021. A concessionária ESTAPAR opera na venda, na manutenção e no apoio à fiscalização. Em relação ao que perguntaram - *se a conta fecha* - todas as informações, anexos, cadernos de encargos e o contrato estão no site da prefeitura. Posso passar para o link

[https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/governo/projetos/desestatizacao/estacionamento\\_rotativo\\_pago/index.php?p=297700](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/governo/projetos/desestatizacao/estacionamento_rotativo_pago/index.php?p=297700) e, se tiverem alguma dúvida em relação ao contrato, lá é mencionado como ocorreu a transferência operacional, a outorga variável, fixa, etc. O contrato na verdade está prevendo um valor de 2 bi e 300, que é o valor do contrato. Ele foi

dividido em uma outorga fixa e uma outorga variável que é paga mês a mês até o final do contrato. A variável é feita através das vendas dos créditos, isto aplicado a 6,5 %. Se faturarem p.ex. 150 milhões, a 6,5 %, eles pagam, além da outorga fixa, mais o valor de 6,5 % dividido em 12 meses até o final do contrato. Este é o valor do contrato. Se a conta fecha ou não, a Secretaria de Finanças ou de Governo é que poderia dar os detalhes, pois é quem gere a questão financeira. Sobre se a *CET é remunerada pelos agentes de trânsito* esclareço que hoje a fiscalização da zona azul é realizada através de um veículo que é um apoio à fiscalização; ele faz uma consulta se o veículo estacionado ativou o cartão da zona azul e temos um agente que vai embarcado neste veículo que faz a verificação se todos os dados estão corretos e elabora o auto de infração ou não. Hoje existem 40 veículos da concessionária para fazer a fiscalização na cidade como um todo em basicamente 8 turnos: 80 agentes da CET– 40/manhã e 40/tarde. A ESTAPAR não remunera o agente de trânsito porque a fiscalização é de competência do poder concedente (prefeitura). Ainda não existe resolução compatível para que o veículo faça uma fiscalização autônoma. Há necessidade do agente de trânsito fazer a fiscalização. A medida que a prefeitura tomou foi colocar o agente embarcado no veículo. Existem rotas pré-estabelecidas que são fiscalizadas todos os dias e alguns índices que a concessionária precisa cumprir. São quatro índices e um deles é de cobertura territorial. Este índice pressupõe que percorram 100 % das áreas de zona azul por dia na cidade de São Paulo. *Quem paga os equipamentos utilizados (veículos, equipamentos e manutenção?)*. A concessionária paga a implantação e manutenção da sinalização, os veículos que fazem apoio são deles e toda parte de comercialização também é feita por eles. O poder concedente neste aspecto não tem nenhum custo. *A concessionária atende o interesse público?* Sim, ela promove a rotatividade e o poder concedente continua tendo o controle sobre a implantação e a desativação de vagas. Quando o contrato foi assinado tínhamos 44 mil e poucas vagas e hoje nós temos 52.654 vagas na cidade. Estas vagas que foram implantadas já eram projetos antigos nossos de viabilidade. Existe um estudo de viabilidade a ser feito onde a CET analisa se há possibilidade de implantar ou não e onde é necessário desativar - seja por corredor de ônibus ou ciclovias, ou por proibição em virtude da fluidez -. Portanto, a CET ainda tem o poder de decisão sobre a implantação e desativação de vagas da zona azul e onde implantar. No contrato existe inclusive uma previsão de um reequilíbrio financeiro por ativação ou desativação de vagas; se desativar vagas há possibilidade de um reequilíbrio. A banda é muito alta e este reequilíbrio provavelmente não existirá. Quando da implantação de vagas novas também poderá haver um reequilíbrio para mais. Portanto, a CET ainda tem o controle total em relação à decisão de implantação ou não das vagas de zona azul. A princípio é isto; se houver alguma dúvida estou à disposição para esclarecer.

**Michele** – seria interessante você colocar no chat o link que você mencionou.

**Luiz** – vou pesquisar e coloco sim.

**Mauro** – obrigado pela apresentação precisa e concisa. Acho que este tema entrou na pauta em função de uma antiga dúvida que tínhamos. Como estamos num momento em que se pensa em expansão de calçadas, aumento de faixas de ônibus exclusivas, parklets, etc - tudo que pode mexer com a dinâmica das vagas -, em algum momento ficou a dúvida se a CET continuava sendo a dona da decisão. Apenas para confirmar, o contrato atual da CET com a ESTAPAR não impede a CET de tomar decisões e nem faz com que a questão financeira possa se sobrepôr à decisão que é do maior interesse da cidade? Em outras palavras, se houver a necessidade de compensar há o ajuste; isto é uma coisa ruim para a cidade ou está tudo bem?

**Luiz** – na verdade isto sempre ocorreu independente da concessão com a ESTAPAR. Já vínhamos procedendo desta forma nas gestões passadas. Quando houve a implantação dos 400 km de corredores perdemos muitas vagas de zona azul, assim como com ações voltadas à fluidez nos Jardins, Moema e ciclovias, entre outros. O histórico da zona azul desde 2008 demonstra um crescimento; nunca houve um declínio de vagas de zona azul. A cidade tem um perfil bastante dinâmico permitindo o aumento da rotatividade. No contrato está previsto quatro classes de vagas. Uma vaga que tem pouca rotatividade custa R\$ 2,00/dia p.ex. e uma com alta rotatividade R\$ 13,00/dia. Até o momento não foi necessário nenhum reequilíbrio. Perdemos p.ex. o Parque Ibirapuera que tinha 900 vagas. No Mercado Municipal, em função da concessão, também desativamos 157 vagas de zona azul. Em nenhum momento houve desequilíbrio e a CET ou poder concedente teve que pagar. Nos parklets e as ruas SP p.ex., onde existe bastante demanda dos bairros comerciais, temos autorizado em todos. Portanto, os parklets, os bolsões de bicicletas, patinetes que iam entrar, enfim, nunca houve a necessidade de compensar.

**Michele** – obrigada Luiz pela participação e esclarecimentos. Sei que tem uma reunião agora; por favor, fique a vontade.

**Luiz** – sim, me desculpem. Vou colocar no chat o link para verificação da documentação da zona azul (edital e concessão) para tirarem qualquer outra dúvida.

**Sandra** – não estou com acesso ao chat, se alguém puder enviar por e-mail ou whatsApp agradeço.

**Michele** – fique tranquila enviaremos. Seguindo com a pauta, para falar sobre os *dados das autuações às infrações praticadas contra o pedestre*, convidei o Eduardo Pereira, coordenador do DPO/SET. Ele vai inclusive ampliar um pouco o tema e falar sobre o pós.

**Eduardo** – tivemos este ano oito vias que foram tratadas no programa de segurança. De maio a setembro tivemos uma atividade de pontos operacionais que foram criados para todas as gerências envolvidas e uma produção de autuações relacionadas a enquadramentos de proteção para o pedestre na ordem de sete mil autuações. Isto não significa que é um número alto ou baixo, mas sim o que o agente conseguiu verificar. Em toda extensão dos oito corredores tivemos 600 projetos elaborados com uma média de 120 já instalados e mais 30 em instalação. Até o final do ano queremos chegar a 30/40 % desses projetos já implantados. Com relação às autuações, os enquadramentos que mais foram anotados foram o *desrespeito ao semáforo vermelho* e o *uso do celular*, ainda que o

*rodízio* também seja uma situação que acontece com bastante frequência. Nestes quase sete meses tivemos, como comentado, uma ordem de quase oito mil multas somente destes enquadramentos. Nos corredores tivemos atuação nas marginais onde temos os oito corredores com mais acidentes na cidade nos últimos anos: marginal Tietê, Pinheiros, Avenida Atlântica, Washington Luiz, Estrada do Campo Limpo, Avenida São Miguel (zona leste), Estrada da Baronesa e Avenida Pires do Rio, que liga a região de Itaquera com São Miguel. Em todos estes corredores registramos um grande número de acidentes em especial na marginal Tietê (extensão de 23 km). Ainda que não seja uma área com semáforos, há outras situações onde mesmo sendo proibida a circulação de pedestres e motociclistas na pista expressa, eles circulam entre os veículos nas outras pistas e muitas vezes acabam se envolvendo em acidentes. Há também outros modais tais como caminhões que acabam se envolvendo em acidentes. A marginal Pinheiros também tem este tipo de característica; são usuários um pouco diferenciados que saem da zona sul, permeiam pelas pontes para acessarem o centro, mas também possuem um grande número de veículos de grande porte circulando. As outras vias são de ligação como a Washington Luiz, que faz a ligação da área central; no restante são vias mais distantes do centro. Isto demonstra que os acidentes não ocorrem apenas onde temos um grande volume de veículos. Na realidade, as pessoas que fazem os seus trajetos entre bairros também acabam se envolvendo em muitos acidentes. A CET, através de estudos, busca entender quais os locais onde ocorrem mais acidentes para atuar diretamente nesses locais.

**Gilberto** – sabemos que um grande problema para o pedestre se encontra nos cruzamentos onde não há um foco direcionado para eles. Na região central houve a colocação de várias placas educativas indicando a preferência dos pedestres, mas isto não funciona muito e é sempre um problema atravessar num ponto onde não há um foco exclusivo. Esses pontos em geral estão nas ruas próximas aos corredores principais. Quero saber se há algum estudo em relação a isto? Existe um estudo antigo da CET que demonstrou que 80 % dos motoristas não respeita a prioridade do pedestre. Temos um problema porque normalmente a fiscalização atua mais nos corredores principais da cidade enquanto que nas ruas secundárias é onde acabam acontecendo maior número de infrações contra os pedestres. Como podemos fazer frente a isto? Acredito que deveria existir uma constância maior em programas que visassem cruzamentos que não possuem foco para pedestre e que houvesse, pelo menos, uma orientação no sentido do respeito a esse direito do pedestre.

**Eduardo** – neste caso há outras áreas da CET como p.ex. o planejamento, que desenvolve projetos neste sentido visando atingir o usuário de forma total. O pedestre é muitas vezes motorista, motociclista, etc. Além do planejamento que trabalha muito neste sentido, temos a área de educação que desenvolve um trabalho de orientação para esses usuários modais, principalmente motociclistas. Na minha área de atuação, Superintendência Operacional, temos programas de ativação tais como o *100 % Pedestre* onde, em algumas localidades com cruzamentos não semaforizados e uma incidência grande de travessias, havia a presença do agente orientando, fiscalizando e dando o suporte na travessia. Isto também para subsidiar novos projetos e situações (mudança de direção, sinalização vertical e horizontal, etc)..

**Mauro** – tive impressão que estava fazendo uma apresentação e não vimos, pois a simples resposta como você colocou (oito mil multas) não responde o que estávamos esperando. Gostaria que você contextualizasse: este número é baixo? Está aumentando ou diminuindo? Qual o percentual em relação ao total de multas? O objetivo desta Câmara é p.ex. saber se



a CET está fazendo aquilo que precisa ser feito. O número de multas relativas às infrações contra pedestres diminuiu ou aumentou? Estamos conseguindo coibir infrações principalmente em relação a motocicletas que é uma questão que está sempre pendente? Sabemos que de cada 10 motociclistas que param no semáforo, três, p.ex., não respeitam o mesmo; isto vindo por uma ótica otimista. Gostaria que o tema fosse desenvolvido, pois precisamos entender este número.

**Eduardo** – num primeiro momento me foi solicitado para tratar desta forma. Em relação à análise dessa contextualização precisamos entender que a implantação do programa foi num período em que ainda estamos em pandemia e obviamente tivemos um crescimento. Em maio tínhamos um total de 800 autuações nesses cruzamentos que foram montados e isto foi crescendo; haja vista que no último mês de setembro chegamos a quase três mil autuações. Foi demonstrado que as autuações cresceram em função da utilização do viário. Houve um grande volume de movimento nos últimos meses e com isso um grande aumento de infrações. Concordo com você com relação à questão do motociclista. Aqui as autuações não estão divididas entre o modal de veículo. A visualização da autuação para moto no momento em que ele está no corredor sempre é um pouco mais difícil, mas ela acontece. Não tenho aqui a porcentagem da divisão por modal – não havia sido tratado desta forma -, mas a situação em relação às motos realmente está se agravando. Haja vista que em maio a quantidade de acidentes envolvendo este tipo de modal era bem menor do que está ocorrendo hoje. Estamos voltando para situações anteriores à pandemia onde o número de acidentes que ocorre é praticamente 70, 80, 90 % - dependendo do dia -, com envolvimento da moto. Lembrando da gravidade deste tipo de acidente. Enquanto acidentes entre outros veículos - ainda que com vítimas -, acabam sendo mais “leves”, no caso do motociclista, em sua maioria, são acidentes mais graves. Para o desenvolvimento de análise em relação aos quantitativos precisaríamos de um pouco mais de tempo para entendermos qual é a solicitação para que possamos realizar esta análise. O que posso dizer com relação às atividades que foram desenvolvidas antes da pandemia em outros programas expostos, foram as melhorias nos cruzamentos e a redução do tempo veicular para ampliação do tempo do pedestre nas programações semaforicas. Isto tudo com conjunto com a área do planejamento.

**Sandra** – o que é feito para verificar os acidentes que ocorrem nos calçadões? É um local para pedestres, mas tem sido invadido por todo tipo de modal (carro, patinete, patins, bicicleta, moto, etc) e ocasionado certos acidentes. O que vocês possuem de dados na região dos calçadões em São Paulo?

**Eduardo** – neste caso não tenho os dados; talvez o GST/GPL.

**Jackeline** – gostaria de fazer duas complementações; uma relativa à fala do Mauro e do Gilberto. Sobre o planejamento, o GST, setor de segurança do pedestre, era o que eu trabalhava até a semana passada. Esses projetos das *áreas calmas* que participamos e que inclusive vi as considerações do Mauro no CMTT em relação as áreas calmas da Lapa, Santana e São Miguel, me deixaram muito feliz. Os técnicos se empenham muito e quando temos um retorno positivo é muito importante, assim como complementações e críticas. Quando vamos para um local e vou falar do calçadão também, fazemos toda uma análise do caminamento das pessoas. P.ex. nas *áreas calmas e territórios educadores*. Em conjunto com todas as áreas da CET, com o CETET, ligamos para as escolas, pegamos os percursos das crianças e dos seus pais, observamos qual a qualidade da calçada e quais seriam as vias mais adequadas para que elas cheguem a escola. Ao mesmo tempo, outros membros

da equipe, olham os boletins de ocorrências para ver quais os tipos de acidentes que acontecem nas proximidades da escola. Em relação aos semáforos, sempre, quando da elaboração do projeto, primamos para que seja colocado foco de pedestres em todos os cruzamentos. Operacionalmente nem sempre é possível, mas estamos sempre muito atentos a isto. Com relação aos calçadões no centro, concordo com a Sandra. Com toda essa circulação no centro - patins, patinetes, ciclistas, motos, etc -, com velocidades incompatíveis, contamos muito com a consciência e educação de cada um, mas não somente isto é possível. Com as propostas das áreas calmas, vamos ao local e tentamos fazer um acalmamento daquele lugar com alargamento de calçadas, priorização do tempo de pedestres levando em conta os dados dos boletins de ocorrências e, principalmente, ouvindo os moradores locais, os comerciantes, pois eles sabem o que realmente acontece. Há no centro de São Paulo uma doceria - Bom Baiano -, que estava com uma questão resolvida de semáforos. Porém, um comerciante narrou uma situação que não havíamos imaginado a respeito de um motorista que cometia infração de trânsito fazendo um retorno proibido, embora não tivéssemos nenhum BO e/ou dado sobre o assunto. A partir de então os técnicos fizeram um estreitamento impedindo que o veículo fizesse o retorno. São questões subjetivas que somente com as contribuições que são dadas por vocês conseguimos entender. Não tenho dados exatos do calçadão para respondermos no momento, podemos sim ir atrás, mas saiba que estamos atentos.

**Lili** – conforme bem colocado pela Jackeline, se considerarem adequado, podemos fazer uma apresentação para a próxima reunião e mostrar o que tem sido feito em relação à melhoria da segurança dos pedestres. Se houver alguma questão mais específica podemos preparar e responder também.

**Mauro** – penso que o que a Sandra levantou é uma questão bem específica, principalmente no que se refere aos conflitos com entregadores, entre outros modais. Merece ser investigado. Em relação às multas eu gostaria que tivéssemos pelo menos uma contextualização das motos. É um tema que tem sido frequente e seria importante nos dedicarmos a isto. Entendemos que há particularidades, radares que não pegam, mas não é saber apenas o que está publicado no INFOSIGA ou nos dados da CET sobre acidentes com motociclistas. É investigar a ameaça constante aos pedestres pelos motociclistas que ultrapassam o sinal vermelho.

**Michele** – Mauro, se você puder formular uma pauta em cima do que passou agora para nós seria bom.

**Mauro** – ok, vamos especificar melhor na próxima. Talvez o fato de termos essas respostas exageradamente sintéticas como vimos até agora tenha sido uma falha nossa, de briefing pouco preciso. Vamos melhorar isso. Esta Câmara só faz sentido se todos sairmos melhores do que entramos. Não conseguimos ainda entrar em nenhum tema de verdade.

**Michele** – claro que não; entramos em dois temas que foram muito bem abordados. Envie a demanda com antecedência que faremos uma análise mais crítica tanto em relação aos motociclistas quanto dos calçadões que foi passado pela Sandra.

**Mauro** – está legal Michele.

**Canhadas** – bom dia. Tenho alguns dados sobre números de autuações em proteção ao pedestre. *Estacionar no passeio:* 2019-56.578; 2020-46.767; 2021/31.148 (jan-set). *Estacionar sobre a faixa de pedestre:* 2019/14.623; 2020/10.778; 2021/7.551 (jan-set). *Parar*



sobre a faixa de pedestre na mudança do sinal (radar);: 2019/89.548; 2020/84.790; 2021/74.267 (jan-set). Avançar o semáforo vermelho: 2019/163.321; 2020/117.949; 2021/84.585 (jan-set).

**Sandra** – quando você fala em *estacionar sobre passeio* inclui os calçadões?

**Canhadas** – sim.

**Canhadas** – continuando, *deixar de dar preferência ao pedestre na faixa a ele destinada*: 2019/4.857; 2020/1.602; 2021/814 (jan-set). *Parar no passeio*: 2019/2.531; 2020/1.301; 2021/681 (jan-set). *Parar sobre a faixa de pedestre*: 2019/8.405; 2020/4.286; 2021/2.403 (jan-set). Este foi um levantamento que fiz com relação às infrações contra os pedestres.

**Gilberto** – queria chamar a atenção em relação aos outros tipos de infração; fica nítido que *não dar preferência ao pedestre* temos pouquíssimas multas. Este é um problema que precisa ser percebido. Acredito que deveria existir algum tipo de fiscalização eletrônica e, se possível, autuar onde não há foco exclusivo para o pedestre. Penso que está na hora de fazer uma campanha inclusive para o entendimento dos motoristas em relação a este direito do pedestre. Todo mundo acaba parando na esquina antes de atravessar porque sabe que se vier alguém para fazer a conversão, não respeitará o direito do pedestre. O número de multas me parece mínimo em relação a todos os outros tipos de autuações. Acho que é mais um tema a ser tratado e pensado numa próxima reunião.

**Michele** – há alguns anos foi realizado um trabalho de fiscalização bem focado na preferência do pedestre nas conversões e houve um resultado muito bom. Talvez fosse um bom momento para refazer esta fiscalização.

**Mauro** – queria agradecer; ótimo vermos a evolução dos números. Além do que o Gilberto bem colocou, há também esta questão da escala, pois quando vemos os números de infrações em relação a avançar no semáforo vermelho, que é de longe o maior, mostra a importância das campanhas. A redução do número de autuações em 2019 para 2020 (quase 50 mil multas a menos), significa o quê? Uma fiscalização pior ou uma melhoria do comportamento?

**Canhadas** – penso que o comportamento esteja melhorando, mas infelizmente não se respeita ainda tudo que deveria ser. Sou da área operacional, fiz grandes operações e, p.ex., se o agente está visível o comportamento é uma beleza; ele sai daquele local, é uma desgraça. Isto não acontece somente no Brasil, mas penso que no mundo inteiro. Acho que se as pessoas não sentirem o peso, não respeitam a sinalização. Complementando, hoje temos em São Paulo 895 pontos fiscalizados por radares. Destes, 190 são avanços de semáforos, 177 faixas de pedestres, e o restante é velocidade entre outros. Só para terem uma ideia que temos que avançar muito na fiscalização, embora já esteja num ponto muito bom.

**Mauro** – você mencionou que as pessoas respeitam mais quando o agente está visível; em todos estes pontos de radar há avisos de que são pontos monitorados por radar? Talvez isso pudesse inibir as pessoas também.

**Canhadas** – não tem. P.ex. na Avenida 23 de Maio, Rubem Berta, os radares estavam atrás do viaduto, mas já estão mudando de posição. O pessoal estava dizendo que não sabia que havia radar; porém, assim que passam pelo radar o excesso de velocidade muda.

**Michele** – neste sentido, seria um grande ganho se houvesse a velocidade média.

**Canhadas** – estávamos tentando pegar alguns pontos que não tem radar e não autuar, mas enviar algum comunicado para os motoristas dizendo que estavam com excesso de velocidade e que na próxima poderia ser multado. É uma ideia, mas ainda estamos patinando. Eu vejo, pois ando direto da Rubem Berta e 23 de maio; passou o radar a pessoa vira um corredor de fórmula 1.

**Michele** – foi feito um teste há uns 2, 3 anos atrás nas avenidas Jacu Pêssego, Bandeirantes e 23 de Maio. As notificações eram enviadas não como multas, mas como advertências. Foi muito bom, vamos ver se conseguimos resgatar isso.

**Meli** – apenas uma sugestão, os números de São Paulo são sempre grandiosos, nossa frota é grande e o sistema viário enorme; sugiro a inclusão na apresentação do percentual do total de multas que representa para termos uma noção da ação de fiscalização total da CET. A porcentagem de multas que são voltadas para a segurança dos pedestres. Imagino que a operação já deva trabalhar com esses percentuais até para definir políticas para orientar e intensificar a fiscalização em relação às infrações cometidas contra os pedestres. Outra dúvida é em relação à obediência ao semáforo vermelho; quantos desses pontos representam travessias de pedestres com foco para pedestres? Para nós que andamos a pé, além de sofrermos com essa alteração - forma da programação semaforica - que, insisto, contraria o disposto no parágrafo único do artigo 70 do CTB, mas que não é pauta de nossa discussão hoje. Nós temos pouco tempo de verde para iniciar a travessia e desse pouco tempo, 50 % é perdido com veículos que não respeitam os primeiros segundos. Há muitas cidades que fazem campanhas para pedestres divulgando o seguinte comportamento de segurança: *“Pedestre, antes de iniciar a travessia, aguarde os veículos pararem”*. Estou apenas dando um exemplo, mas o próprio órgão de trânsito não acredita no poder de funcionamento desse dispositivo. Principalmente agora, acho que há a uma necessidade muito grande em punir a desobediência dos condutores que insistem em continuar trafegando no amarelo e com isso acabam queimando os poucos segundos de verde que é quando o pedestre pode iniciar a travessia. Em seguida inicia o *vermelho piscante* e é necessário esperar o outro ciclo para iniciar a travessia.

**Michele** – uma dúvida, o número de autuações em semáforos é enorme, eles envolvem radar também ou somente as realizadas por agentes?

**Canhadas** – radar e agentes. Somente o radar é 200 mil em 2019, 207 mil em 2020 e 177 mil este ano.

**Sandra** – gostaria de fazer uma observação quanto aos dados. Não podemos tirar do nosso radar, da nossa expectativa, que 2020 foi um ano totalmente atípico. As pessoas trabalharam em home Office (não circularam), os comércios não funcionaram, etc. As multas diminuíram em proporção a tudo que estava acontecendo. Este ano teremos uma ideia, mas ainda assim os números estão altos (dados do Canhadas de janeiro até setembro). Dá a impressão de que não melhorou nada, de que vamos voltar para 2019 em 2022. Vejo com tristeza este desrespeito para com o pedestre e para com a vida. Todos os motoristas são pedestres e deveriam respeitar a si mesmos. Devemos fazer campanhas lembrando as pessoas disto.

**Canhadas** – um esclarecimento: *avançar o sinal vermelho*, 2019/163 mil; 2020/117 mil; 2021/84 mil. *Avançar o sinal vermelho na sinalização permitindo livre conversão à direita*:

2019/200 mil; 2020/207 mil; 2021/177 mil (jan-set). Portanto, a perspectiva não é otimista, o desrespeito é grande.

**Michele** – mas sem dúvida 2020 foi um ano atípico; é difícil fazer uma análise. Acho que o que a Sandra colocou acabou atendendo o Almeida (chat).

**Luis Gregório** - *Como são tratadas as implantações de Ciclofaixas e ciclovias em canteiros centrais, com retirada das áreas verdes, gramado e árvores, indo contra a Lei 17.578/21.* A Lei dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de canteiros em casos de readequação geométrica, rotatórias, estreitamento de vias e casos similares, mantendo-se ou estabelecendo a permeabilidade do solo, ou seja, com a remoção do capeamento asfáltico original, expondo o solo antes da instalação, e dá outras providências. Complementando as falas anteriores, lembrei do desenho do Walt Disney (Pateta) e de como ele se transformava quando passava de pedestre a motorista. É uma questão recorrente que devemos insistir em realizar campanhas mostrando a importância, pois começamos sendo pedestres e depois passamos a fazer parte também dos outros modais (bicicleta, patinete, moto, automóveis, etc). Gostaria de esclarecer que hoje estou Coordenador do Departamento de Planejamento dos modos ativos, fazemos o planejamento das infraestruturas ciclo viárias que são implantadas na cidade e para isto temos uma equipe que pensa na mobilidade pelo modal de bicicleta. É um modal que vem crescendo ultimamente, inclusive pela alta do combustível, da segurança em função da pandemia e facilidade do deslocamento em regiões com muito trânsito. A implantação das ciclovias e ciclofaixas é um modo complementar; os deslocamentos podem ser feitos por transporte coletivo público (ônibus p.ex.) ou pelo modal de bicicleta. Com isto priorizamos sempre a implantação do lado direito ou no centro da pista. Nossa grande dificuldade é o estacionamento, a largura da própria via e a questão de conciliação com comércio uma vez que se sentem prejudicados porque não terão mais o estacionamento. Há sempre um diálogo para esclarecer que o modal da bicicleta abre outra perspectiva para o comércio. Eventualmente, quando não conseguimos colocar as estruturas no centro da pista colocamos nos canteiros e geralmente optamos em fazer um avanço do canteiro para poder encaixar uma ciclovia (quando ela está à direita é uma ciclofaixa e quando está à esquerda, **sobre o canteiro** uma ciclovia). Neste caso cuidamos para que não seja destruída esta área verde, a vegetação nativa dentro da área de permeabilidade. Estes grandes projetos de canteiros centrais são feitos com parcerias (agrônomos ou botânicos) da prefeitura que dão as diretrizes. Quando necessário construímos **vias** que são compartilhados com pedestres para evitar remover a vegetação nativa, etc. Nossa prioridade de implantação de estruturas cicloviárias é sempre à direita para facilitar a acessibilidade. A pista à direita tende a ter velocidade mais reduzida e também facilidade de conexão com as transversais. Esta Lei faz mais referência à Lei 17.758/21 que dispõe sobre a implantação de rotatórias ou avanços de calçadas. Estas rotatórias estão sendo substituídas por rotatórias verdes onde é retirado o asfalto para poder deixar uma área permeável e manter uma área ajardinada. Assim tem sido feito em cada uma das subprefeituras; tem sido retiradas as áreas de asfalto com concreto dos canteiros centrais para poder se implantar Jardins de Chuva.

**Élio** – este ponto da agenda foi minha sugestão, mas ele então se limita ao específico da Lei do Jardim de Chuva. Mostrou a contradição entre a impermeabilização feita nos canteiros centrais e nos parques lineares com esta Lei. O documento que enviei sobre o assunto foi somente ontem para ser analisado porque a data da reunião foi alterada. Acredito que o senhor não teve a oportunidade de analisar todos os pontos levantados com

relação às ciclovias em canteiros centrais e parques lineares. As áreas verdes tem a função de corredor ecológico - ligar as áreas as áreas verdes que temos na cidade -. Quando se faz o uso das áreas embaixo se considera que aquela área seria de árvores e as árvores não são cortadas e estaria livre de uso. O meio ambiente ali é bem mais complexo e tem a função de transmitir a fauna e a flora de um meio para o outro (o mesmo que as matas ciliares). Não deveria ser devastado e a nova Lei do sistema cicloviário não explicita o que pode ser feito nessas áreas. Além disso, a limpeza dessas áreas nas avenidas possibilita que as pessoas atravessem fora da faixa de pedestres, assim como os ciclistas. Há também a falta de segurança nos locais mais isolados, principalmente das mulheres. Finalmente, a colocação das ciclovias nos canteiros centrais inviabiliza a implantação posterior de faixas de ônibus na esquerda como vemos na Paulista onde os ônibus acabam praticando velocidades menores que os pedestres na direita. Isto está sendo realizado frequentemente na cidade. A CET fez a audiência pública, mas não detalhou onde serão implantadas as ciclovias e ciclofaixas, principalmente na nossa área da Sapetuba, na Benjamin Mansur e mesmo na Avenida Bandeirantes (desenho esquemático). Como enviei o documento, podemos vir a conversar depois sobre os detalhes. Ressalto que não sou contra o sistema cicloviário, pelo contrário, tenho amigos e também fui ciclista, mas as soluções estão nas próprias vias, ou seja, nas áreas de estacionamento e na via da direita.

**Luis Gregório** – agradeço muito sua contribuição e vi o material que o Senhor enviou em relação à Lei que fala sobre preservação da mata nativa; gostaria apenas de esclarecer que existe um artigo desta Lei que diz que quando há interesse social é permitido que se seja feita a construção de infraestrutura que inclui parques e até uma estrutura cicloviária. Portanto, não há uma contradição da Lei quando utilizada em prol do interesse social. Também em relação à impossibilidade de se colocar a faixa de ônibus à esquerda quando há a ciclovia, há uma contradição porque temos ciclovia na General Olímpio da Silveira e Inajar de Souza com corredores de ônibus à esquerda p.ex. Há vários exemplos na cidade onde foram implantadas infraestruturas cicloviárias com corredor de ônibus à esquerda. As implantações são realizadas com vários condicionantes: uso de solo, volume de tráfego, composição do tráfego, tipo de estacionamento, etc. Todos estes aspectos são levados em consideração para propor um aumento na mobilidade por bicicleta. Nossa audiência pública foi remarcada para o dia 17.11.21, onde poderemos também discutir todos os seus questionamentos. Falando sobre a Avenida dos Bandeirantes, deverá ter uma estrutura cicloviária no canteiro central com ampliação do passeio existente.

**Gilberto** – gostaria que fosse disponibilizado por e-mail o material da fala do Canhadas sobre multas. Ao contrário do que o Luis colocou, concordo com o senhor Élio sobre evitar a implantação de ciclovias nos canteiros centrais. Várias cidades do mundo desativaram as ciclovias em canteiros centrais, pois o número de acidentes para o próprio ciclista era muito maior do que nas ciclovias implantadas à direita. Isto também se explica pela questão da conversão: em algum momento ele terá que desviar o caminho e atravessar a avenida. Esta polêmica já existia quando foi feita a da Avenida Paulista e não é a melhor solução; sempre que possível devemos escapar disso.

**Luis Gregório** – perfeito, mas como já disse, são vários atores envolvidos. Prioritariamente as estruturas são colocadas à direita, mas eventualmente, quando não é possível, para não deixarmos de fazer a estrutura cicloviária, se opta por implantar no canteiro central. Porém, reforçando, prioritariamente são implantadas à direita até para que os ciclistas possam

acessar as outras estruturas que estão nas transversais com mais segurança e acessar o comércio, etc.

**Gilberto** – mais uma observação, uma ciclovia que já fiz uso foi o trecho da Avenida Brasil. Há um trecho que foi locado mais para dentro (fora da Brasil) onde o conforto e segurança para o ciclista é muito maior. Num percurso de Pinheiros até o Ibirapuera, o trecho que não passa pela Brasil é muito menos estressante do que o trecho da Brasil. Dá a impressão que a ciclovia na Brasil foi implantada para aparecer.

**Luis Gregório** – em relação a isto, consiste do estudo do planejamento os percursos de interesse do ciclista (quais os caminhos que ele deseja fazer). É como linha de desejo de travessia de pedestre; procuramos nesta linha colocar uma faixa para proteção. Assim como é na linha de desejo da circulação do ciclista, procuramos colocar uma estrutura cicloviária para que tenha proteção em fazer a sua circulação. Se colocarmos a estrutura em uma via local, teremos outros conflitos e o desinteresse. Ele não circulará por ali e será inócuo, com desperdício do dinheiro público. Estudamos isso em conjunto com a sociedade civil, fizemos várias oficinas onde todos são convidados a participar, mas participam ciclistas que dão as indicações de quais caminhos eles fazem, quais os interesses; há também pesquisas em aplicativos que são utilizados por eles para entender quais as vias que eles mais utilizam. Nós analisarmos o que pode ser melhorado para que tenham uma situação mais segura.

**Michele** – as pautas foram cumpridas. Desejam fazer mais algum comentário?

**Mauro** – apenas um comentário que não tem haver com o que falamos aqui hoje, mas com o assunto das *áreas calmas*. Não sei quem está coordenando, mas andei por lá na semana passada e gostaria que dessem uma olhada principalmente nas conexões. Há algumas intervenções um pouco mais tímidas do que eu imaginava, principalmente entre o Mercado e o Terminal da Lapa. Não sei para quem devo fazer esta sugestão. Ali há uma área escura, pouco iluminada e com falta de conectividade.

**Michele** – das pessoas que estão participando aqui, penso que a mais envolvida no tema é a Lili.

**Mauro** – ótimo. Obrigado. Se este subsídio ajudar em algo agradeço.

**Sandra** – a caminhabilidade que as pessoas precisam ter no viaduto do Gasômetro, o que aconteceu lá - roubam as grades -, as pessoas ficam sem acessibilidade, os cadeirantes não conseguem passar por causa dos buracos, há muita deterioração nesses espaços, enfim, poderíamos falar um pouco sobre isso e o que estamos fazendo nas passarelas também. Assunto bastante complicado para a gente que depende desse tipo de espaço para circular e transpor esses obstáculos. Sobre as multas, o dinheiro arrecadado vai para algo específico? O que acontece com esse dinheiro das multas? Este dinheiro pode ser direcionado para prover a caminhabilidade, a mobilidade a pé? Isto já é feito? Talvez uma pauta para a próxima reunião.

**Michele** – podemos sim trazer na próxima reunião; existe um fundo de multas que é voltado para a educação de trânsito. Não tenho agora todas as informações, mas podemos trazer para vocês depois. Talvez enviar por e-mail, pois existe um detalhamento de toda aplicação desse valor que é totalmente voltado para educação de trânsito e melhoria nessa área. Contemplamos o que tínhamos para hoje. Canhadas, se puder nos passar o quadro de



evolução das multas que fez e que complementou bastante a apresentação do Pereira, enviaremos ao grupo. A Rosa ou a Evely poderá fazer este envio.

**Canhadas** – vou preparar. Apenas um esclarecimento: radar não faz especificamente apenas uma autuação; onde há radar eles fazem todas (velocidade, semáforos, faixa de pedestres, rodízio, etc).

**Michele** – obrigada pela participação de todos. Bom dia e obrigada.

#### **Pauta:**

1. Concessão da Zona Azul: Desde fevereiro de 2021 o sistema de vagas rotativas de São Paulo passou a ser gerenciado por uma única empresa. Ainda assim, as autuações permanecem com a CET, através de carros e agentes de trânsito. Com base nisso, gostaríamos de saber: (Luiz Rebello – coordenador do Dptº. de Planej. e Projetos da Zona Azul)

- a. Como “fecha a conta”?
- b. A CET é remunerada pelo uso dos agentes?
- c. Quem paga pelos recursos materiais utilizados (veículos, equipamentos e manutenção)?
- d. A concessionária atende ao interesse público? Lembrando que era um sistema rentável e que o poder público tinha maior autonomia com relação às regiões onde o sistema seria implantado.

2. Dados sobre autuações: (Eduardo Pereira – coordenador do Dptº. de Planej. Operacional da SET)

- a. Infrações praticadas contra o pedestre: Não dar preferência na faixa de pedestre, desobediência ao semáforo de pedestre, estacionar sobre a faixa de pedestre, entre outras.

3. Como são tratadas as implantações de Ciclofaixas e ciclovias em canteiros centrais, com retirada das áreas verdes, gramado e árvores, indo contra a Lei 17.578/21. (Luis Carlos M. Gregório - coordenador do Dptº. de Planej. de Modos Ativos)

#### **CHAT**

[10:21] Mauro Calliari (Convidado)

boa sorte, Jackeline. Será que você poderia deixar seu email aqui?

[10:24] Jackeline Melo SMT (Convidado)

Bom dia todos, prazer em estar aqui com vocês. Claro Mauro, anotem por favor [jackelineoliveira@prefeitura.sp.gov.br](mailto:jackelineoliveira@prefeitura.sp.gov.br)

Estou a disposição :)

[10:26] Jackeline Melo SMT (Convidado)

Retificando: [jackelineoliveira@prefeitura.sp.gov.br](mailto:jackelineoliveira@prefeitura.sp.gov.br)



[10:36] Michele Perea - SMT (Convidado)

[https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/governo/projetos/desestatizacao/estacionamento\\_rotativo\\_pago/concessao\\_estacionamento\\_rotativo\\_pago/index.php?p=275579](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/governo/projetos/desestatizacao/estacionamento_rotativo_pago/concessao_estacionamento_rotativo_pago/index.php?p=275579)

[11:10] Almeida-Santos-Nunes,A (pgr) (Convidado)

a melhoria do comportamento está se refletindo nos números de ocorrências contra pedestres?

[11:19] Almeida-Santos-Nunes,A (pgr) (Convidado)

lembrando q em 2020 tivemos menos carros na rua, mas mais mortes no transito