

Reunião da Câmara Temática de Mobilidade a Pé

Data: 14/5/2024

Duração: 1h24m

Participantes:

Ana Carolina Jacob — CET/DO

Ana Paula Fiorotti – SMT/AT

Ana Paula Lima - Conselheira CMTT

Dawton Roberto Batista Gaia – SMT/AT

Eduardo Lorenzon Junior - Conselheiro CMTT

Élio – Câmara Temática e Rede Butanta

Fabio Saraiva – SETRAM/Imprensa

Gilberto de Carvalho – Câmara Temática

Gustavo dos Santos Azevedo - Conselheiro CMTT

Isabella – SPTrans/Imprensa

Izumu Honda - Conselheiro CMTT

Jackeline Morena de Oliveira Melo – SMT/AT

José Renato – SMPED/CADU

Léa — SMT/AT

Luciana Trindade - Conselheira CMTT

Luís Gregório – CET/GPL

Marcelo Espel – CET/GST

Marcelo Moraes CET/DR

Márcia Casa – CET/GPL

Marco Antônio Portugal - Conselheiro CMTT

Marshelle Vasco - SPTrans/Imprensa

Michele Perea Cavinato – SMT/AT

Nathalia Marinho – SMT/AT

Paulo Silva Leite Flores – CET/GPL
Pedro Rama - SPTrans
Rafaela Moreira - Conselheira CMTT
Renan Alves da Silva - Conselheiro CMTT
Ricardo Airut Pradas — SMT/AT
Rosemeire Leite – Câmara Temática
Rosi Nicacio - CET/DPB
Sandra Ramalhão - Câmara Temática
Telma Micheletto – CET/GST
Vanessa Gac Leal – SETRAM/AT

Pauta:

1. Energia Limpa: Ações da Secretaria de Mobilidade e Trânsito;
2. Compartilhamento sobre passeio.

Legenda:

... → pausa ou interrupção.

(inint) [hh:mm:ss] → palavra ou trecho ininteligível.

(palavra) [hh:mm:ss] → incerteza da palavra transcrita / ouvida.

00:00:02 Dawton Roberto Batista Gaia: Começo apresentando? ...

00:00:22 Michele Perea Cavinato: Dawton, vou abrir a apresentação ... está correto agora?

00:01:09 Dawton Roberto Batista Gaia: Está certo. Bom dia a todos. Hoje, temos um desafio, que foi solicitar essa pauta sobre energia limpa e as ações da Secretaria de Mobilidade e Trânsito. Pode passar. Estima-se que até 2030, o Brasil terá cerca de 225 milhões de habitantes. Noventa por cento dessa população, estarão concentrados nas áreas urbanas. Imagina o desafio que vamos ter para enfrentar tudo isso. Todo o conceito pautado deverá ser na priorização do transporte público, que seja mais eficiente, com a menor

utilização possível do automóvel e que ele seja o mais sustentável possível. O maior desafio da cidade de São Paulo vai ser estabelecer uma consciência nas próximas gerações a pensar nos futuros passos da mobilidade ativa. O desafio é prover a integração e a segurança de todos esses modais. Não é fácil para o poder público promover essa integração sem um planejamento específico para isso. O objetivo é melhorar, é sempre melhorar a caminhabilidade e a segurança dos pedestres, em especial, dos mais vulneráveis, que são os idosos, as crianças, os deficientes físicos. Nas nossas estatísticas, os pedestres e os motoristas, juntos, são a grande maioria dos sinistros fatais da cidade. Quase 90% dos sinistros fatais estão concentrados entre os pedestres e os motoristas. Tudo isso, o que estamos falando? Tudo isso, estamos falando que precisamos de um planejamento. Hoje, precisamos de intervenções urbanísticas, preocupados com a caminhabilidade, com foco na mobilidade ativa. A prefeitura vem trabalhando com programas de redesenho urbano, onde se pensa, especialmente, o pedestre, a bicicleta, quer dizer, é uma integração de todos esses modais, garantindo sempre essa segurança para o pedestre e de modo geral, o ciclista. Quer dizer, desses programas de redesenho urbano que foram desenvolvidos, a prefeitura tem 18 ações. São 3 áreas calmas, acho que são mais 2. Já foram implantadas 3 rotas escolares e tem mais 2 que estão sendo implantadas. Ou três, realmente esse número não tenho. São 2 ou 3 rotas escolares seguras. São 5 rotas acessíveis, 3 ruas completas e 5 vias seguras. Todas essas já foram contratados os projetos, estão em fase final de contratação e será contratada a execução desse projeto. Tem 1 requalificação de 1,5 milhão de metros quadrados de calçadas até o final de 2024, que é a PEC das calçadas. Um programa de recapeamento da cidade com 20 milhões de metros quadrados de vias que serão recapeadas. São números que a prefeitura vem pensando na história da requalificação e no desenvolvimento e na segurança do usuário da via. Temos 300 quilômetros de rede cicloviária novas planejadas até 2024, que tem como objetivo conectar as estações e terminais de transporte coletivo. Também as escolas, o comércio e serviços. Sempre provendo uma estrutura adequada com bicicletários e paraciclos ao longo dessas estruturas que incentivem o uso da bicicleta, que eles possam parar na frente dos comerciantes, possam fazer as compras. Ou seja, a ideia é fazer com que o ciclista, de fato, use o comércio. Que seja facilitado para ele utilizar através desses paraciclos e os bicicletários das estações no momento de fazer a mudança do modal. Temos um programa de manutenção

da cidade que prevê a manutenção de toda a estrutura cicloviária da cidade de São Paulo, já deu início a esse programa. Temos os projetos sendo elaborados pela CET, já estamos colocando eles na rua, fazendo essa manutenção da rede cicloviária. No transporte coletivo, a cidade conta com 131,2 quilômetros de corredores de ônibus, 578,9 de faixa exclusiva. Terão incremento de mais 40 quilômetros de novos corredores e mais 50 quilômetros de faixa exclusiva. Essas novas estruturas, somadas às estações das linhas do metrô e MTU, vão dar uma maior integração entre o transporte coletivo e todos os outros modais. Estamos falando de cerca de quase 200 estações entre metrô, ônibus, trem e terminais de transporte coletivo. Hoje, a nossa frota é 100% de ônibus acessíveis ... para a gente falar um pouquinho de energia limpa, acho muito importante ... não estamos falando de um tipo de geração de energia que não causa nenhum impacto ambiental. Até o momento, esse sonho ainda não se tornou realidade. Mas, a energia utilizada no Brasil pode ser considerada uma energia limpa, baseada em recursos hídricos e eólicos, ecologicamente correta. Por isso ela deve ser cada vez mais incentivada. Em diversos países ocorre a queima do carvão para a produção de energia elétrica. Esse processo é mais nocivo ao ambiente do que o uso dos combustíveis fósseis com toda a certeza. Existe, de fato, um incentivo à utilização dessa energia limpa no Brasil. A lei de veículos elétricos em São Paulo. A 15.997 de 27 de maio de 2014, em seu artigo 5, 5º, diz que o município de São Paulo incentivará a utilização de veículos automotores movidos à base de energia elétrica e hidrogênio e os veículos híbridos, através da exclusão desses veículos do rodízio municipal de veículos. A ideia é cada vez mais esse combustível seja trocado e a utilização de automóveis através de energia limpa, veículos elétricos. A ideia é que a nossa frota seja cada vez mais limpa na cidade de São Paulo. O cumprimento das leis climáticas, eu acho que ... alguém da SPTrans vai falar?

00:10:17 Michele Perea Cavinato: Pedro Rama. Ele vai falar um pouquinho dessa parte de eletrificação de frota.

00:10:25 Dawton Roberto Batista Gaia: Vai falar um pouquinho, não é, Pedro? Por favor. Pode ir.

00:10:28 Pedro Rama SPTrans: Bom dia a todos e a todas. Sou o Pedro Rama da área de

engenharia da SPTrans. À minha esquerda, o Alfernes, nosso gerente de engenharia. À minha direita o Carlos da Divisão de Projetos. Rapidamente, estamos empenhados com toda a nossa força e vontade para que essa meta seja cumprida. Estamos com alguns empecilhos, algumas dificuldades, mas só para vocês terem ideia: temos 201 trólebus em operação, mais 172 veículos elétricos a bateria. Perfazendo um total de 373 veículos elétricos operando no município de São Paulo. Só para vocês terem ideia da grandeza e da vontade nossa, da prefeitura em colocar essa frota em operação. Esses 300 ônibus, anualmente, deixam de emitir 33 mil toneladas de CO₂, o qual é o gás de efeito estufa. Olha o fato importante, deixa de consumir 14 milhões de litros de diesel por ano. Ou seja, é uma meta ousada, como o Dawton falou agora. Estamos empenhados, lutando bastante para que essa frota seja substituída. Só para vocês terem uma ideia da grandiosidade de São Paulo, temos, não sei se todos conhecem, um leque de 13 mil ônibus, que vai do MIG, VID, básico, padrão ou articulado. É um leque muito grande de frota ... aparecem vários ônibus aqui. Esse é o panorama que temos hoje. Em relação à lei 16.802, temos essa meta desafiadora até dezembro de 28: reduzir 80% de NOx, 90% de matéria particulada e 50% de CO₂. Matéria particulada e NOx, estamos quase conseguindo. Agora, o grande vilão nosso é o CO₂. Ainda mais que os veículos entraram com o ar-condicionado, como a emissão do CO₂ está ligada diretamente ao consumo de combustível. Estamos dando conforto para o usuário, mas aumentamos um pouquinho a emissão do CO₂. Mas estamos lutando e vamos em frente, vencendo todos os obstáculos para alcançar essa meta que vai ser um desafio para todos nós e uma gratificação para todos nós, como engenheiros da cidade, para a melhor qualidade de vida dos nossos filhos, da população em geral. Estou à disposição, tem a Sandra. Sandra, bom dia! Faz tempo que não te vejo.

00:13:41 Sandra Ramalhão: Oi, tudo bom, Pedro?

00:13:48 Pedro Rama SPTrans: E você?

00:13:49 Sandra Ramalhão: Oh, Pedro, acho que temos alguma raiz lá atrás, lá da família, lá atrás.

00:13:55 Pedro Rama SPTrans: Sou o Ramos e você o Ramalhoso.

00:13:58 Sandra Ramalhoso: Pois é, então, está vendo? Alguma coisa lá atrás a gente tem de origem. Mas acho que o seu Élio levantou antes. Seu Hélio quer falar primeiro?

00:14:19 Élio: Pode falar, Sandra.

00:14:23 Sandra Ramalhoso: Bom, primeiro, Dawton, queria falar a respeito do texto que vocês apresentaram. Só uma observação. Acho que está no terceiro slide, Michele. Está lá: deficiente físico. Talvez o ideal fosse pessoa com deficiência física, porque é a terminologia que está sendo usada agora. Então, para tornar mais ... porque talvez vocês levem essa apresentação para outros lugares. Seria importante ter a questão da terminologia correta. Só essa observação. Continuo batendo naquela tecla, que a gente fala de 1,5 milhão de quilômetros quadrados. Isso parece um número grande, mas dividido pela largura da calçada, a gente sabe que essa quilometragem é bem menor. É importante a gente ter essa percepção de que realmente isso traz uma ideia de que é muito, mas que na realidade não é muito. A questão que vocês já sabem, que bato na tecla do 100% acessível. Ele é 100% acessível. Mas a acessibilidade por elevador traz muito problema. Ontem mesmo, estava numa conversa com outro conselheiro, estávamos verificando que, realmente, o elevador fica quebrado, o tempo para entrada com o elevador é grande. Isso foi calculado pela ABNT, é 3,5 minutos para entrar, 3,5 para sair. Se estiverem na mesma viagem duas pessoas com deficiência, você tem 15 minutos de atraso na corrida, na viagem. Prejudica a empresa, prejudica quem está dentro e prejudica o cadeirante, porque a gente fica constrangido de provocar esse tipo de coisa. Temos o direito ao transporte, temos o direito de estar dentro do ônibus, do transporte público, o direito de ir e vir, mas a gente reconhece que realmente isso prejudica todo mundo. Ninguém sai bem desse tipo de condição. Nem a pessoa com deficiência, nem o gestor, nem a população. Queria falar também desse 100% ... me parece, pelo que tenho visto no meu cotidiano, que os ônibus que têm vindo estão com o piso baixo. Parece que eles têm vindo com o piso baixo e isso ajuda bastante. Tem muitas linhas que mesmo os ônibus menores podem estar utilizando o piso baixo. A minha sugestão é que seja o piso baixo, está bom? Que as coisas melhorem na SP Trans. Muita coisa já aconteceu,

mas a gente precisa mais acessibilidade. Uma para desafogar o Serviço Atende. O Serviço Atende não está dando conta. Temos uma espera agora de quase 5 meses para entrar no serviço. As pessoas são tiradas sempre, porque, como tem muita gente, eles tiram as pessoas por qualquer coisa, por uma falta, por um atraso, por qualquer coisa, eles acabam tirando a pessoa do serviço. Colocam outra e depois para recolocar a outra é bastante difícil o Serviço Atende. A gente precisa ter um transporte público e uma calçada para chegar no ponto. Teve uma época que a gente falava do ponto, do piso rebaixado, da calçada rebaixada no ponto de ônibus. Os dois pontos que falei ainda continuam do mesmo jeito. É guia rebaixada na Avenida Sapopemba, na altura do 900, temos 2 pontos seguidos e os 2 em guia rebaixada. Quer dizer, é muito difícil para a gente entrar num ônibus. Muito difícil. Sei de outros endereços, a gente pode depois estar pegando com outros amigos, mas essa é uma vivência minha, que estou dando como exemplo, porque não foi resolvido. É isso que estou dando. Então, é isso. É aquela briga por acessibilidade. Na realidade, não é uma acessibilidade para pessoa com deficiência. Na realidade, o que a gente quer é uma cidade para todos. Quero uma cidade para a pessoa que tem um bebê, que tem um carrinho. Não é, Michele? Que precisa andar com o carrinho. O pessoal idoso que vai na feira, que precisa andar com o carrinho de feira. A gente quer uma cidade para todo mundo. Uma cidade que todo mundo possa caminhar, que a gente possa utilizar a cidade da melhor maneira possível. Só mais um detalhe, ali na piscina da Moca, foram fazer uma calçada nova. Fizeram uma calçada nova, acho que tem alguém aqui da prefeitura, mas fizeram de maneira errada. Sabe aquele jardim contínuo que tem que ter na beira da calçada? Eles fizeram interrompido, só tem onde tem árvore. Então, não tem aquele jardim para pegar a água da chuva, para ser permeável. Bem na frente da prefeitura, quer dizer, da subprefeitura. Fico pensando que se na subprefeitura eles não fazem uma calçada correta, imagina como será para a periferia, para lugares mais distantes. Falei demais. Obrigada. Desculpa.

00:20:57 Dawton Roberto Batista Gaia: Que é isso, acho que é importante, Sandra, se você tiver mais endereços, pode nos encaminhar, que fazemos o encaminhamento através do CMTT. Se você tiver outros endereços, como você falou, para a gente ficar lutando juntos. Para fazer esses rebaixamentos, pode contar conosco, estaremos juntos aqui. Com relação à pessoa com deficiência física, que coloquei mensagem. Mais uma vez, foi objeto de

discussão ontem aqui, o que coloco? Deficiência física, pessoas com deficiência física? Ficamos discutindo para saber. Pedi para a Léa, ela entrou na Secretaria da Deficiência Física, como que tratamos dessa terminologia.

00:21:43 Sandra Ramalhão: Ligava para mim, mandava uma mensagem. Você não mandou mensagem.

00:21:51 Dawton Roberto Batista Gaia: Falei para ela: fala com a Sandra primeiro, depois ponho no slide, mas ela foi embora. Chegaremos lá. Chegaremos lá.

00:22:03 Sandra Ramalhão: Com certeza.

00:22:04 Dawton Roberto Batista Gaia: Seu Élio.

00:22:06 Élio: Bom dia.

00:22:07 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom dia, seu Élio.

00:22:09 Élio: Seu Pedro, essa questão dos veículos acessíveis é discutível porque não adianta considerar o elevador, quando tem muitas pessoas com dificuldade. Vejo o trabalho deles para subir, ou descer do ônibus de piso alto. A nossa preocupação em relação a isso não é só o piso, mas também com referência ao câmbio. O câmbio mecânico dá solavanco na troca de marcha. Isso é perigoso para as pessoas, para a criança, para os idosos. A gente vem pedindo que a SPTrans troque, na troca dos ônibus elétricos, que não entre com piso alto, ou seja, não aceite OF na frota. É preciso que entre com piso baixo. A grande desculpa é a questão do roteiro. Ou seja, onde o ônibus circula, mas isso pode ser arrumado pedindo para a subprefeitura fazer adaptação de piso para que os ônibus de piso baixo possam circular na periferia e não tratar periferia como é tratado até hoje com o piso alto. Dawton, a questão da PEC que o senhor citou. Eles têm deixado, não entendo, tem fiscal, tem gente para ver isso, fazendo calçada com água pluvial correndo por cima da calçada, ou seja, isso é do sistema de lei, que obriga a água pluvial corra embaixo da calçada, não encima. Essa

questão do piso rebaixado, que a Sandra falou, também não é respeitado na cidade e isso deixa muito a desejar. A outra coisa que pedimos para eles, para entrar com o canteiro verde. Também não estão fazendo isso com uma desculpa fajuta de que se alguém cair dentro do canteiro, a culpa é deles. Era isso.

00:24:57 Dawton Roberto Batista Gaia: Obrigado. Respondendo às perguntas, inclusive a anterior da Sandra, o nosso problema é a escala. São Paulo é muito grande. São Paulo tem 20 mil quilômetros de calçada. Quando se fala em 1,5 milhão, termina sendo muito pequeno dentro dessa escala. A preocupação é que cada vez mais isso seja resolvido definitivamente. Com esse último projeto da Prefeitura, que determina como é a calçada, o tipo da calçada, isso vem a ajudar muito. Em relação à drenagem no centro da calçada, isso vira sempre um problema cada vez que temos que fazer o alargamento, porque o coroamento da pista, hoje ... o coroamento da pista é aquele greide que está entre a área mais alta do centro da via e a altura da guia, da sarjeta. Quando você tem esse coroamento muito acentuado, se você elevar essa calçada e fizer uma guia, se você ampliar esse passeio e fazer uma guia, ele termina afetando a fachada dos imóveis. Termina ficando mais alto que o próprio imóvel, essa calçada pode causar um problema terrível de levar água para dentro do imóvel. Então, optou-se de fazer uma canaleta no centro da calçada com essa possibilidade de a água escorrer dentro de uma canaleta na calçada. Porque, ou faz isso, ou você tem que rebaixar a via inteira para poder acertar esse greide com relação à sarjeta. Mas, sempre que possível, estamos evitando isso. Todas as vezes que for possível, estamos chegando pertinho do limite da soleira das casas, evitamos fazer isso, trazendo sempre para a sarjeta mesmo. Mas, de modo geral, é isso, não tem como resolver esse problema a não ser que rebaixe o leito viário, o que inviabiliza totalmente essa possibilidade.

00:27:17 Élio: Dawton, é a saída de água dos telhados das casas, não tem nada a ver com a rua.

00:27:24 Dawton Roberto Batista Gaia: Ah, entendi. Havia entendido errado. Havia entendido que você está falando daquele ... da calha da casa que joga no meio da calçada.

00:27:32 Élio: Isso, isso.

00:27:33 Dawton Roberto Batista Gaia: Isso precisa ...

00:27:34 Élio: Isso não deveria acontecer de jeito nenhum.

00:27:38 Dawton Roberto Batista Gaia: Isso precisa ser corrigido. Pelos nossos projetos, os quais todos que estão sendo executados, colocamos essas ... inclusive com grelhas, às vezes, você não consegue enterrar o encanamento por conta da saída na guia. Você termina fazendo uma canaletazinha para a água poder percorrer abaixo do nível da calçada. Mas é isso mesmo, temos que buscar a aplicação da lei em todos os casos. Acho que é isso, não sei se tem mais alguma pergunta? Tem um próximo assunto, acho que podemos mudar de pauta?

00:28:25 Michele Perea Cavinato: Você não quer passar para o Pedro? Se ele quiser complementar.

00:28:29 Dawton Roberto Batista Gaia: Você quer complementar, Pedro?

00:28:32 Pedro Rama SPTrans: Só, obrigado, seu Élio pelas perguntas, a Sandra também bem pertinente. Os usuários que dão esse incentivo para melhorarmos a cada dia o transporte público. Para dar uma resgatada, a Sandra me lembrou bem, que é uma companheira nossa em luta, do padrão para frente agora, padrão articulado, é obrigatório ser piso baixo na cidade. Uma coisa que a Sandra vai gostar, estamos colocando em toda a frota agora, não tem distinção a ar, é o ajoelamento do meio. Eu, que estou indo para os 60 anos, o joelinho está doendo. Quando para agora no ponto, o motorista é obrigado a acionar o chamado Indy System. O veículo ajoelha para entrar gestante, para entrar obeso, cadeirante e assim por diante. Então, a nossa luta com a indústria agora, nós fazemos com o piso baixo, com o MIDI e com o MINI. A indústria ainda não está oferecendo esses veículos com o piso baixo. Tem um agravante, quando você coloca o ônibus elétrico, temos a questão do peso bruto total, a colocação das baterias. Mas não está esquecido isso não, Sandra e

seu Élio, está no nosso radar. Estamos lutando com a indústria, estamos desenvolvendo alguns protótipos para ver se a gente mais breve possível, ter toda a nossa tecnologia de veículos, piso baixo, para atender a toda necessidade das pessoas com baixa mobilidade. Está no nosso radar, Sandra e seu Élio, viu?

00:30:29 Dawton Roberto Batista Gaia: Gustavo levantou a mão agora, não é Gustavo?

00:30:33 Gustavo: Oh, Dawton, bom dia. Vou esperar terminar essa pauta. Talvez o que venho trazer, não sei se vai se adequar. Vou esperar o Pedro comentar e deixar mais para o final da reunião e acabo a conversa assim.

00:30:45 Dawton Roberto Batista Gaia: Perfeito, acho que ...

00:30:47 Pedro Rama SPTrans: Dawton, acho que o Pedro ...

00:30:49 Dawton Roberto Batista Gaia: Grande desafio.

00:30:51 Dawton Roberto Batista Gaia: Pode falar, Pedro.

00:30:51 Pedro Rama SPTrans: Não, já encerrei a minha fala, a nossa colocação. Acho que já podemos prosseguir.

00:31:00 Dawton Roberto Batista Gaia: Acho que o grande desafio da cidade hoje, e esse desafio não é apenas o poder público, porque o poder público planeja, mas ele vai sempre estar investigando a necessidade e a sociedade civil organizada se manifestando, impedindo, demandando. Acho que o grande desafio hoje é cada vez menos a dependência do carro, calçadas mais largas, ruas mais arborizadas, mais bicicletas andando pela rua. O esforço do poder público tem que ser nesse sentido. Espero que a nossa cidade de São Paulo venha a se transformar na capital do pedestre. Com tanta população, com 12,5 milhões de habitantes, ela deveria ser a capital do pedestre, a capital do pedal, a capital do transporte coletivo. Ou seja, com espaços públicos generosos, arborizar para as pessoas

poderem, de fato, utilizar esse espaço de uma forma sadia. Vamos mudar a pauta, Michele. Acho que o seu Élio vai falar, é isso?

00:32:15 Michele Perea Cavinato: Essa sugestão de pauta veio dele, compartilhamento sobre o passeio. Se ele puder passar a ideia central, estamos com vários técnicos, tanto da área de mobilidade ativa, a Rosita por aqui, o Luiz Gregório pela bicicleta, o Dawton pela bicicleta. Seu Élio, vou passar a palavra para o senhor.

00:32:35 Élio: Então, o que acontece? Temos na cidade muitas calçadas de pouco uso e mal construídas e mantidas. Por exemplo, a Sapetuba, a Lineu de Paula Machado, a Domingos Valverde e, no caso da Valverde, tem a ciclofaixa, mas as outras, a Lineu de Paula Machado também tem. O que acontece, elas têm a calçada grande, tem também a ciclovia, a ciclofaixa, só que não tem gente usando, ou seja, são áreas abandonadas. A ideia é que a gente poderia, essas calçadas de pouco uso compartilhar com bicicleta e pedestre. É claro, com sinalização para evitar acidentes, mas acho que isso possibilitaria um maior uso dessas vias e mais segurança pessoal, ou seja, quanto mais pessoas presentes tiverem, mais segurança pessoal vamos ter. Também segurança viária, porque se pudermos compartilhar as calçadas, vamos evitar, por exemplo, o caso que aconteceu na Rebouças. Não só lá não cumpre a lei de afastamento dos veículos, porque está muito em cima, mas também porque diminuiu o vão entre um veículo e o outro para as motos que também se enfrentavam. A ideia era essa, de aproveitar melhor as calçadas de pouco uso ...

00:34:55 Dawton Roberto Batista Gaia: Não sei se a Rosi, ou a Márcia, ou o Luís Gregório quer comentar, se querem comentar. Vou abrir a palavra para eles primeiro, depois falo se for o caso. Alguém quer falar sobre esse assunto? Luís Gregório?

00:35:22 Luís Gregório: Oi, está me ouvindo?

00:35:24 Dawton Roberto Batista Gaia: Estou ouvindo bem, Luís.

00:35:26 Pedro Rama SPTrans: Oi, bom dia, bom dia a todos. Bom dia, Sandra, Élio.

Agradeço toda a sua participação e a sua sugestão. De fato, a gente tem feito alguns estudos no sentido de compartilhar algum passeio, mas é sempre um projeto muito difícil, porque nem sempre os passeios são adequados para ambos. A gente tem empresas como Força de Iluminação, tem a área de serviços, todos aqueles equipamentos públicos. Não é uma situação bem recebida pelos ciclistas e até pela própria comunidade, porque às vezes a velocidade com que a bicicleta anda sobre o passeio, conflita com a velocidade do pedestre. Ela traz uma falsa sensação de segurança por estar ocupada, mas ela pode também trazer uma insegurança pela dificuldade, entre aspas, a velocidade dos pedestres que andam mais lentamente. que os ciclistas. Podem estar carregando uma mochila, fazendo uma entrega. A gente procura utilizar em situações extremas, onde não há espaço suficiente para ter uma estrutura na pista. Mas a sugestão que o senhor deu é bem-vinda, a gente sempre aproveita. Vamos estudar, dou um retorno em breve. Não sei se a Rosi quer contribuir para alguma outra coisa. Obrigado.

00:37:01 Rosi Nicácio CET/DPB : Bom dia a todos. É essencial que essas vias sejam analisadas caso a caso, de preferência as vias que têm uma baixa velocidade e baixo volume de pedestres. A não ser os casos extremos por conta da estrutura, a necessidade de compartilhar utilizando uma sinalização específica da segurança de todos os usuários. Hoje temos além da bicicleta, do pedestre, patins e outros diversos meios que usam a calçada. É bastante problemático, tem que ser acompanhado com delicadeza cada caso e avaliado se é caso, ou não. Em muitos casos, é feito de forma temporária, até você ter uma obra, você ter uma participação que melhore a condição, melhore a situação. Mas, sim, é bem-vinda, é possível avaliar pontualmente cada caso. Hoje, inclusive, os trabalhos que acompanhamos, as ruas, as obras, o momento de encontro, de utilizar. A via compartilhada, mas a calçada em si ainda é bastante delicado. A separação não é física. É muito fácil dividir o espaço do outro. Temos casos diferentes também, como ciclovia. Espaço criado para ciclovia com o canteiro central. Por exemplo, que acompanhei bastante de perto, quer para a bicicleta, mas até por falta de outras estruturas, espaço para o pedestre, e acabou virando também um parque ali dentro. A gente observa bastante acidentes entre os dois modais. Então, ... a gente pode pegar um exemplo, algo específico, analisando e fazendo acompanhamento a longo prazo para ver se é viável, ou não. Obrigada.

00:39:30 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, é isso mesmo. O importante é o seguinte. Claro que essa sugestão do seu Élio é importante, acho até boa mesmo. Ele citou alguns casos onde, de fato, havia um número de pedestres muito pequeno, mas em alguns deles tem eventos específicos que em finais de semana, aquelas calçadas são completamente lotadas e iria inviabilizar o uso da bicicleta naqueles trechos. Hoje, se passa ali durante o dia, realmente tem pouquíssimos pedestres, a calçada é larga, tem poucos pedestres, e daria para colocar com tranquilidade em alguma dessas propostas. A gente tem que pensar nela de modo geral. Se tem algum evento específico, se tem alguma área que produza eventos com uma certa ... que sejam rotineiras, então a gente precisa pensar nisso. Mas de modo geral, seu Élio, acho que a gente vem pensando, e nessas propostas que a gente vem desenvolvendo, pensando em possibilidades de alargamento de passeios, em alguns casos, para poder possibilitar isso daí. Quer dizer, não consigo botar ciclovia em um determinado espaço, por algum motivo específico, porque a via ali é muito estreita, mas consigo aumentar um pouquinho a calçada e fazer esse compartilhamento dando segurança, tanto para o pedestre quanto para o ciclista. Acho que o grande desafio é esse conflito que se tem hoje, quando você tem esses dois modais andando juntos. Sem falar que a pessoa com deficiência física, também utiliza uma boa parte dessa rede cicloviária, por incrível que pareça, é o lugar mais plano para eles andarem com a cadeira de roda hoje. Tenho visto e observado as pessoas andando de fato com a cadeira de roda na rede cicloviária. O que deixa a gente satisfeito, sabendo que acertou. Até de uma certa forma, possibilitando esse deslocamento da pessoa com deficiência física. Telma levantou a mão?

00:41:59 Telma Micheletto (Convidada): Queria complementar, acho que você falou bem, Dawton. Na verdade, seu Élio, acho que a gente tem que estar sempre indo atrás de que seja atendido o decreto das calçadas. Que a gente tenha uma faixa livre, sem obstáculos. Porque você, observando lá na Lineu de Paula Machado, como o senhor comentou, você vê o ponto de ônibus toma conta de quase praticamente a calçada toda. Então, assim, de ter um espaço livre para a pessoa circular, antes da gente pensar em colocar outro modal. Apesar de que sou super favorável à ciclovia estar junto, mas partilhada. Concordo também com o Luís Gregório, a gente tem tido alguns acidentes entre pedestres e ciclistas, então a gente

precisa tomar um pouquinho de cuidado nisso e ir ganhando essas calçadas, aonde dá, a gente ganha para o pedestre e para o ciclista, para os dois. Compartilhar para a segurança viária é um pouco complicado, porque a gente tem os pedestres com vários tipos de comportamento, como o Dawton já colocou. Os vários tipos de deficiência. A pessoa surda, para ela, é muito complicado estar numa calçada, que tem as pessoas andando de bicicleta. Ela toma um susto, de repente, a bicicleta passando próximo. Vários comportamentos. A pessoa também que vai perdendo mais a mobilidade, a própria audição, a visão, se envolve mais nos acidentes com bicicleta e acaba até falecendo. Tem acidentes de ciclista com pedestre que geram mortes. A gente que trabalha no banco de dados, a gente vê isso. Por isso, a gente tem uma certa cautela. A cidade precisa ganhar a calçada, isso todo mundo aqui concorda. Precisa ganhar para a bicicleta e para o pedestre. Vamos buscando os espaços do carro, do veículo, para a gente ganhar para os dois. Acho que tem muito espaço para a gente ganhar. Talvez não precise ser o momento agora de compartilhar, talvez um ponto ou outro. Acho que a gente consegue juntar os dois modais, mas nesse partilhamento e não compartilhamento. Acho que o compartilhamento para a segurança viária é um pouco complicado ainda.

00:44:27 Dawton Roberto Batista Gaia: Acho que o Marco. Marco Antônio. Bom dia.

00:44:33 Marco Antônio: Tudo bem? Bom dia. Quero aproveitar a pauta que o senhor Élio trouxe. O uso desse patrimônio público, uma das vias de promoção que é a calçada. O que tenho visto já há algum tempo no nosso portal SP156 é a dificuldade de coletar, não só as sugestões como a do seu Élio. Ou seja, relatar a eventualidade de um bem desse ocioso, classificá-lo como uma sugestão para uma melhoria, para uma nova aplicação, como também a dificuldade de encaminhar reclamações. Isso faz o uso ser de mau uso, que acho que até acontece mais do que o uso ocioso. O que é ser de mau uso? O que a gente vê como mau uso? Vazando a calçada, contrariando os padrões estabelecidos, invasão por cadeiras, por mesas e estabelecimentos comerciais. Eventualmente por ambulante, que também ocupa praticamente toda a calçada. A questão própria do pavimento. O pavimento deteriorado ou até inexistente. O encaminhamento, a minha experiência, o encaminhamento desse tipo de informações pelo SP156, é bastante, para mim, confuso, é difícil classificar.

Recentemente, encaminhei um caso desse que precisou de 3 ou 4 interações com órgãos da prefeitura. Até envolvendo a ouvidoria para chegar no pai da ordem, ou seja, quem que realmente deveria resolver. Talvez um mapeamento do processo, olhando para a calçada. Não só revisitando os pontos que hoje existem de encaminhamento, de reclamações e de sugestões, para que eles se tornem mais intuitivos para quem está fazendo esse encaminhamento. Como abrir os inexistentes que, ao mover, que é a maior deficiência hoje, você fica ali, refém, você não sabe como encaminhar um problema, porque o problema não está ali apontado como opção de encaminhamento. Está bom, era isso. Muito obrigado.

00:47:26 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito bem, acho que a Sandra levantou a mão, é isso? Novamente? Esqueceu de baixar?

00:47:36 Sandra Ramalhoso: Levantei. Porque a gente está utilizando mais a questão da ciclovia para a gente andar, mas ela ajuda e não ajuda. Porque, assim, por exemplo, eu estou numa ciclovia, eu sou uma mulher e, é claro, eu vi uma loja que tem uma coisa que quero comprar, um vestido, um sapato, alguma coisa do gênero. Como que saio da ciclovia na calçada para comprar o que estou querendo comprar? Vou ter que ir até uma esquina ver se tem um rebaixo. Quer dizer, estou dando um exemplo engraçado, mas vi, por exemplo, foi inaugurado o cicloviário. Foi inaugurado ontem a estação, isso e aquilo. Vi a distância que tem, por exemplo, do ponto de ônibus a um rebaixo, é bastante longe. A gente aprovou, mas é longe. Falo para vocês. Acho que o compartilhar a bicicleta com o pedestre, acho muito perigoso. Mais perigoso ainda do que o auditivo, que a Telma trouxe, a pessoa com baixa visão. Porque a pessoa com baixa visão não está com a bengala, então o que acontece? O ciclista não percebe que é uma pessoa com deficiência. Ele não está vendo, a pessoa não está vendo ele. Isso realmente traz um problema a mais. O Renan está levando a mão. O compartilhamento, o acidente que pode ocorrer ali, acho mais perigoso. Eu não gostaria muito ... acho que a gente tem que alargar as calçadas, acho que a gente tem que fazer um processo. Ou alarga a calçada e coloca uma faixa exclusiva para ciclovia ou, então, coloca a ciclovia para o lado de fora da calçada. Agora, o compartilhamento acho complicado. Acho muito complicado isso ...

00:50:13 Telma Micheletto (Convidada): Só vou colocar uma coisinha que a Sandra comentou, para não perder a ... uma coisa é você ter a via, falar ociosa para o pedestre, mas nesse momento, pode ser que, por exemplo, a Lineu, de repente, muda o uso e começa a ter um monte de pedestre lá. A gente tem que pensar sempre na calçada, ela atender, as pessoas, pelo menos dentro do mínimo do decreto das calçadas, e para mais. Se a gente for tirando do pedestre, uma hora muda o uso, a gente não tem mais calçada para o pedestre. Acontecem as pessoas andando na pista. Acontece, de repente, um terminal de ônibus que surge num local, outro polo de atração, e a calçada já não é mais suficiente. Então, pelo menos, o mínimo da calçada dentro do ... é complicado, não sei se era assim, dizer que está ocioso, porque sempre que tem pedestre, a calçada tem que ter um mínimo para aquela circulação. Para a gente não dizer isso e, de repente, a gente acabar perdendo a calçada, entendeu? Ficar aquela coisa muito estreita, sempre para ganhar para mais para o pedestre ...

00:51:44 Dawton Roberto Batista Gaia: Passo a palavra para a Rafaela agora, Rafaela.

00:51:48 Rafaela: Vocês me ouvem?

00:51:50 Dawton Roberto Batista Gaia: Sim.

00:51:53 Rafaela: Para quem não me conhece, sou uma pessoa com deficiência física, uso um andador para andar. Só para te responder, Dawton, nós, pessoas com deficiência física, temos uma recuperação diferente das pessoas sem deficiência. Então, se eu, ou a Sandra, cairmos, provavelmente, não serei mais andante. A Sandra já não é. Então, é bem mais difícil. Em relação à ciclofaixa, eu mesma utilizo a ciclofaixa, mas aqui na Zona Norte diminuiu muito. E aí ando no meio da rua, porque prefiro correr o risco de ser atropelada, porque vejo o carro vindo e o carro me vê, do que cair na calçada. As calçadas são muito irregulares, não dá para andar. A gente cai. E se a gente cair, a recuperação não é igual. Não adianta falar que a recuperação é igual, porque não é. Obrigada.

00:53:12 Michele Perea Cavinato: Obrigado, Rafaela. Renan?

00:53:26 Renan Alves da Silva: Concordo com o que a Sandra e a Rafaela falaram. Eu, como baixa visão, tem momentos que uso a bengala, tem momentos que não uso. Acredito que a nós, muitas vezes até no centro, até hoje existe a ciclofaixa, mas aqui mais para o fora um pouquinho não tem. A gente sente uma certa dificuldade referente à questão das calçadas, até porque temos muitas calçadas que estão irregulares. Tem momentos que estou com a minha bengala, bengala verde, e acaba que esbarro em algum obstáculo, acaba tendo risco até de cair, e é um problema muito complicado, porque a gente não consegue enxergar muito longe. Pelo menos, tenho essa dificuldade, só consigo ouvir algum objeto a dez passos de mim. Então, por exemplo, o ônibus está vindo, a dez passos eu consigo identificar a numeração, consigo ver uma bicicleta. É muito dificultoso mesmo a questão das calçadas. A questão também, essa questão das ciclovias. A gente mesmo prefere, às vezes, usar ciclovia pela questão dessa facilidade. Até mesmo aqui, por não ter ciclovia, muitas das vezes acabo usando a rua por falta dessa dificuldade de estar andando nas calçadas irregulares. Até mesmo no momento que agora estou andando aqui numa rua, onde aqui mesmo a própria calçada de frente, na calçada tem uma árvore, dificultando, onde tenho que fazer o quê? Para passar aqui, tenho que estar indo para a rua para poder estar andando.

00:55:23 Telma Micheletto (Convidada): Então, percebe que a ciclofaixa, ela dá uma sensação de ... porque ela está no mesmo nível, ela não tem obstáculo, ela está livre. Então, o que está faltando para a cidade são calçadas com essa mesma estrutura, sem os obstáculos, não é isso? Na verdade, a gente está tentando acertar um problema com outro, só que a gente tem o problema do ciclista andando junto com o pedestre, com as pessoas que têm as suas deficiências, junto também as pessoas idosas. Acho assim, não é o uso da ciclo, e sim a reforma de calçadas melhores. Tornar as calçadas melhores e acessíveis para as pessoas. Não precisar as pessoas andarem na ciclo porque, na verdade, a ciclo hoje é o melhor espaço para caminhar. Acho que todo mundo aqui concorda, porque, infelizmente, junto com o ciclista, porque ele está em velocidade, não é, seu Élio? Temos aqueles outros modos que têm aquelas rodinhas. Outro dia, vi na calçada da Rua Camargo, o rapaz quase pegou o pedestre, aquela que é uma rodinha só, esqueci como chama, o Luiz Gregório me lembra. Tem o nome, esses modos ... esqueci o nome agora. É, isso. Ele passou numa

velocidade que meu marido brincou, nossa, a moto é mais segura que isso. Falei, é, verdade. E é mais segura que isso na calçada. Assim, bem complicado. Resumindo, acho que a gente precisa dar foco para a melhoria das calçadas.

00:57:25 Dawton Roberto Batista Gaia: Por incrível que pareça, o grande problema mesmo é o comportamento. Se as pessoas tivessem civilidade, poderiam estar partilhando esses espaços com tranquilidade e não causando risco ao outro.

00:57:40 Telma Micheletto (Convidada): Mas, Dawton, a bicicleta, está andando adequado dentro do espaço dela. Ela tem uma velocidade, que não é para andar junto com o pedestre. Se ponho uma pessoa andando, que tem alguma deficiência, tem criança, tem outras características, junto com a pessoa de bicicleta, posso causar acidente para os dois. Tanto para a pessoa que está com a bicicleta, que quer ficar livre, quanto para a pessoa ...

00:58:12 Dawton Roberto Batista Gaia: Pelo contrário, a pessoa com deficiência física, que está andando na ciclofaixa, por exemplo, porque a calçada, grande parte das calçadas estão inadequadas. Tem aquele sobe e desce integral. Claro que a gente conta com a civilidade mesmo. O futuro é ... vejo a dificuldade que foi na área calma, da PEC das calçadas, com relação aos comerciantes lá. Tem comerciante que ficou com o degrau na entrada da porta dele, ficou lá reclamando, xingando, e a PEC das calçadas veio para corrigir. O projeto é ... a gente tem que elogiar. O projeto é muito bom mesmo. Ele está fazendo a calçada ficar plana, sem degrau, sem ... quer dizer, é o futuro. A gente espera que todas as calçadas da cidade estejam resolvidas quando essa PEC chegar em todos os 20 quilômetros das vias da cidade de São Paulo. É claro que acho que o que precisaria ... vamos colocar de uma forma diferente, é cada um ter o seu espaço preservado, para que as pessoas não tenham esse conflito constante, que as pessoas sintam, de fato, segura em cada uma do seu modal. O que precisamos, na verdade, acho que aí, sim, é parte do poder público, talvez olhar as vias que estão mais largas, fazer um estudo onde as vias realmente estão superdimensionadas, com calçadas mais estreitas, e ocupá-las com a calçada, ampliar esses passeios. Quer dizer, é um planejamento da cidade mesmo. Como queremos ver essa cidade no futuro? Queremos ver uma cidade do jeito que estamos falando aqui, que possa garantir a

segurança do pedestre, a segurança do ciclista, a segurança de todas as pessoas que circulam. De modo geral, nas calçadas, seria muito bom se a gente, de fato, conseguisse chegar nesse patamar. Acredito que estamos indo num prazo muito lento, de fato, estamos indo muito lento, mas acredito que vamos chegar lá, sim. Porque tudo isso é conquista, tudo isso é a sociedade civil organizada se organizando e reivindicando junto ao poder público e o poder público dando respostas que lhe cabe, que não é tão simples do jeito que estou falando. Lógico que tudo isso tem um planejamento e tem um custo para a cidade, de modo geral. Acho que a Márcia levantou a mão, não é, Márcia?

01:00:52 Márcia: Só para acrescentar que nessas novas estruturas que a gente está apresentando de ciclovias, a gente está tentando ganhar calçada, porque tem lugares que carecem. Principalmente na periferia, não tem calçada, e para a gente conseguir alargar partilhado, a gente está pondo nos nossos projetos, para ver se a gente consegue ganhar calçada. Vai ser um grande feito, vir a estrutura cicloviária e uma calçada partilhada em alguns locais. A gente espera que a gente ganhe mais calçadas para as nossas estruturas, é isso que queria pontuar.

01:01:39 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito bem lembrado, Márcia. Foi bem lembrado mesmo, porque é exatamente isso. Na periferia, onde não tem calçada, estamos entrando com a rede cicloviária, é muito bom a gente ganhar esses espaços partilhados. Volta novamente a história do comportamento. A gente precisa trabalhar um pouquinho sobre esse comportamento nesses espaços onde a gente não tem outra solução senão partilhar. Tenho uma alternativa que é estreitar a pista e tirar uma faixa do carro, que é impossível numa cidade como a nossa, com 9,1 milhões de veículos circulando pela cidade. Numa cidade como a nossa, é muito difícil de você tirar uma... Ainda não chegamos nesse ponto de tirar uma faixa do veículo para poder dar para o pedestre. Sonho com esse dia, sonho com esse dia.

01:02:37 Telma Micheletto (Convidada): Mas a gente tem vias que tem faixas muito largas, não é, Dawton? A gente consegue apertar. Apertar e ganhar calçada. A gente tem conseguido isso.

01:02:47 Dawton Roberto Batista Gaia: Essa é a maior defesa que venho fazendo. Aperta os veículos, ele anda devagarzinho, que termina baixando a velocidade dele e põe mais um pedaço.

01:02:56 Renato: A Galvão Bueno, na Liberdade, foi feito isso. Tirou uma faixa para fazer o avanço da calçada com a estrutura do solo.

01:03:04 Dawton Roberto Batista Gaia: Exatamente. Muito bem lembrado, Renato. É isso mesmo. Você vê, o poder público, de modo geral, ele vai fazendo essas experiências que estão dando certo e vão se transformando em obras futuramente. Diria o seguinte, nosso trabalho nessa Câmara Temática, que a gente vem exercitando com as pessoas que vêm colocando os problemas, vêm demandando algumas questões. Essas questões, essas demandas terminam virando projetos. Terminam virando estudos, terminam virando projetos futuros. É muito bom a gente saber que as coisas estão acontecendo. Vou reforçar, poderia ser mais rápido. Poderia ser mais rápido, com toda certeza. Mas é o que podemos fazer nesse momento e estamos fazendo. Gustavo levantou a mão novamente, é isso, Gustavo?

01:04:05 Gustavo: Sim, não sei até que horas vai finalizar a reunião, mas entendo que ela já está se encaminhando para o curso final, até por conta dos dois tópicos, das duas pautas. Primeiro, pedir desculpa que novamente estou sem a câmera, acho que a maioria não viu nem o meu rosto até hoje. Queria aproveitar, até um pouco acima da pauta, tanto a parte de mobilidade e trânsito, que agora foi citado no início da reunião a respeito do transporte público, a gente fez especificamente a parte de ônibus, e essa reta final que você comentou sobre ciclofaixas, e a parte de calçadas. Não sei se o tema está dentro das duas pautas. Mas, em março desse ano, cheguei a conversar com a Michele a respeito de uma situação específica minha, que era a respeito de sinalização de área escolar. Ainda mais depois de vários recapeamentos que estão sendo feito pela cidade. Porém, ela me deu um retorno. Porém, passei a reparar em escolas, não da rede particular, das escolas de rede particular do município de São Paulo. Acredito que estão todas muito bem sinalizadas, não sei se pela própria iniciativa privada, estarem realizando essas demarcações. Porém, principalmente os

centros de educações infantis do extremo leste de São Paulo, não necessariamente tão extremo leste, estou aqui nesse momento ao lado do Museu da Imigração na Moca. Tem uma rua ao lado da Rua do Hipódromo que está sem sinalização. Queria entender um pouco, até coletivamente. Seria muito fácil tentar conversar com o Michele e com você para acertar uma única situação. Mas entendo que o CMTT está aqui para resolver ações de forma coletiva. Queria ver com vocês se tem algum parecer, se tem algo em geral relacionado. Desculpa se está fugindo, ou se não está do tema de hoje, mas foi a hora que consegui conversar com vocês e tentar entender um pouco sobre essa questão da sinalização das escolas, principalmente nos extremos da cidade, da área escolar.

01:06:20 Dawton Roberto Batista Gaia: Vou só falar, Gustavo, depois vou passar a palavra. Talvez a Telma possa responder sobre isso. O importante é a gente falar o seguinte. De modo geral, estamos muito focados. Podemos falar com muita tranquilidade aqui nessa caneta em mais, são 3 ruas completas, rotas acessíveis, 7 vias seguras, são 3 áreas calmas, 200 avanços de passeio ou construção de refúgio do pedestre que está sendo colocado. As escolas, à medida que vai se demandando, a CET vai elaborando os projetos e vai implantando de acordo com a característica de cada local. Local específico, não tenho aqui, não sei se a Michele tem ali, mas é um problema específico, a gente trata lá a especificidade dele. É claro que não tenho como te dar a resposta disso agora, mas preciso dar uma olhada e depois te respondo. Bom, a Michele responde aqui, a gente dá um jeito de responder essa sua questão. Mas, de modo geral, a gente tem tratado de todas as demandas com uma certa tranquilidade. Vai lá, faz o estudo e dá uma resposta. Se sim, vai ser implantado, vai elaborar um projeto e vai ser implantado. Se não, você vai receber uma resposta, porque não vai ser implantado no formato que você está pedindo.

01:07:53 Gustavo: Desculpa só te cortar, só para pegar um ponto nesse que você passou. Estou com o processo SEI desse caso específico, mas acredito, igual estou te falando, passei a reparar em outras escolas, mas você está em caso específico. O processo SEI foi aberto em 21 de 6 de 2022, para ser feito o projeto para cada escola ter feito, porém, o processo foi encerrado. Desculpa se estou discordando de você, mas senti que não é tão rápido, já se fazem, vai completar agora, mês que vem, dois anos. Mas como falei, não quero

acertar um caso específico, quero entender o contexto geral da parte de examinação das áreas escolares. Acertar só o meu caso seria ... não concordo acertar um caso específico porque um conselheiro pediu. Quero fazer pelo modo coletivo. Desculpa ter despertado.

01:08:43 Dawton Roberto Batista Gaia: Não, não vejo problema não, Gustavo. Não vejo problema. Sei o que aconteceu, mas com certeza se você passar o número ... passa no WhatsApp, para Michele, ou para mim. A gente vai atrás. Telma, você quer completar, você levantou a mão.

01:09:02 Telma Micheletto (Convidada): Uma coisa são as demandas, as solicitações pontuais que são feitas no entorno das unidades. CET tem atendido há anos, isso desde o início, CET sempre é feita essa sinalização. As áreas operacionais fazem a partir de embarque e desembarque, as faixas de pedestres, tudo isso sempre foi feito. Outra coisa é o Programa Roda Escolar Segura, que é um dos carros-chefes na questão do pedestre, para a gente não ter mais acidentes com menores de 17 anos, para que as vias se tornem mais seguras para tratar os trajetos das crianças, que é um projeto muito bacana. A gente faz a pesquisa dentro da escola com a nossa área de educação e aí a gente fica sabendo cada detalhe do local. Porém, a cidade é muito grande e a gente teve que fazer em cima do mapa desses acidentes com crianças e adolescentes e priorizar. A gente conseguiu fazer, no conjunto José Bonifácio, em 2018, Itaquera. Em 2019, a gente fez o Jardim Nakamura no Jardim Ângela, e a gente tem o Pari, que é na região mais central, e o Parque São Rafael na Zona Leste, para sair, que está dentro desses contratos de obras que estão sendo feitos pela SMT. Fora esses, a gente já tem no nosso radar A Vila Campestre e a Carmosina, que já foi trabalhada. O pessoal da Espanha, lá do Banco Mundial, do IDOM, que já fez um estudo com a gente na questão da acessibilidade para todas as crianças com essa lente aumentada para acessibilidade. Ficou muito bacana. A gente precisa fazer as propostas. O problema, sabe, Gustavo, é o fôlego. Porque é tanta coisa para fazer, e coisas importantes para reduzir os acidentes. Tem também o que o seu Élio colocou, que está no nosso radar, que é o do Butantan e do Observatório da Vila Leopoldina. Dentro da gerência de segurança, nós estamos trabalhando esses. O que a gente queria no começo de tudo isso, e acredito que seja um plano para políticas públicas, é expandir isso na cidade toda. É que as demandas

são tão grandes e tantas coisas que a gente precisa atender, que às vezes parece pouco a tamanho da cidade que a gente tem, como o Dawton mesmo falou. Quantidade de veículos, quantidade de vias. Mas se for uma sinalização pontual, as demandas vão chegando para a CET e irão sendo atendidas. Se não está sendo atendida, é isso, passa para a gente verificar o que aconteceu, porque as áreas escolares são uma prioridade dentro da CET, precisa estar sinalizada.

01:12:06 Michele Perea Cavinato: Acho que é isso mesmo. Passa e a gente vai verificar o que aconteceu. Vai acontecer alguma coisa que não deveria ter acontecido, vamos colocar dessa forma. Mas nós vamos verificar. Claro, a gente não pode esquecer que a cidade é muito grande mesmo, tem que ser priorizado de alguma forma.

01:12:23 Telma Micheletto (Convidada): Precisa ver como veio o pedido, não é, Dawton? Como veio o pedido, Gustavo? Veio pedindo rota escolar? Veio o pedido de uma sinalização pontual? Porque às vezes acontece isso, e às vezes tem que aguardar. Se for uma rota escolar, é um trabalho maior. Demanda mais tempo, mais pessoal, mais ... De repente, ele vai ficar numa fila de prioridades. Mas se for uma coisa urgente, sai logo.

01:12:57 Gustavo: Estou com o pedido da análise técnica da CET, dia 21 de junho de 2022. É bem curto, posso ler para vocês terem uma noção. Em atenção à solicitação, temos a informar que após vistoria realizada, foi elaborado o projeto prevendo a implantação de áreas destinadas a estacionamentos exclusivos de veículos e transportes escolares e implantação e sinalização de travessias escolares. Conforme solicitado, o técnico responde e assina e finaliza. É uma coisa específica, só que é o Dawton estimou, você comentou também, a cidade tem milhares, não sei o nome exato de escola, mas entendo que tem essa questão da oferta que a prefeitura tem para atender a demanda desse tipo de situação. Só queria entender, mas igual você colocou, o Dawton colocou, de situações, do problema de rota segura e tal, mas só para a gente tentar entender um pouco melhor sobre o assunto. Eu digo eu, Gustavo, que estou falando.

01:14:04 Dawton Roberto Batista Gaia: Gustavo, já entendemos, vamos olhar e darmos a

prioridade, porque acho que realmente, agora estamos tratando só do seu assunto, acho que não é o local ideal para isso.

01:14:19 Gustavo: É o que falei no início da minha fala.

01:14:22 Dawton Roberto Batista Gaia: Está bom, tranquilo. Vamos só dar o encaminhamento. Acho que o Renan está querendo falar também. Mas fique tranquilo que vamos... já falei com a Michele aqui. A Michele acho que tem o número do que você passou e nós vamos atrás. Se a gente não tiver alguma dificuldade, vou entrar em contato com você e vamos tratar desse assunto. Fica tranquilo. Renan, acho que você levantou a mão novamente, Renan? Obrigado, Gustavo.

01:14:49 Renan Alves da Silva: Opa! Não sei se essa fala minha aqui cabe a essa questão dessa temática, mobilidade a pé. Mas queria saber, aproveitando, a questão que estamos tendo dificuldade, pelo menos eu que ando muito pelas calçadas, pelas ruas, das avenidas. Estamos encontrando muito problema que não sei se cabe aqui, referente aos avisos sonoros que estão sendo encontrados com um problema ou não funcionando, quando a gente troca de calçada nos semáforos. Queria saber se cabe a gente conversar, ver o que pode estar sendo feito para a gente resolver isso. Aqui na Zona Norte encontrei mais de 5 semáforos com avisos sonoros, inclusive onde moro tem dois, os dois não estão funcionando. Ia fazer uns vídeos desses semáforos para mandar até mesmo para o CMTT, o pessoal está vendo que realmente não estão funcionando. Não adianta a gente ter uma ferramenta que é para auxiliar na questão da acessibilidade, até mesmo na questão da mobilidade acessível, sendo que não está funcionando.

01:16:07 Telma Micheletto (Convidada): Posso responder, Dawton?

01:16:08 Dawton Roberto Batista Gaia: Pode, por favor.

01:16:10 Telma Micheletto (Convidada): Está sendo feita toda a modernização do parque semafórico da cidade. Estamos com o consórcio que está na gestão da SP Regula. Como a

gente trata também das rotas acessíveis, que são rotas para as pessoas com deficiências visuais, principalmente idosos, e é onde a gente está colocando as botoeiras sonoras, os pisos táteis, estou mais a par do assunto. Tenho conversado com o pessoal da área semaforica. Peço até um pouco de paciência para vocês, para todos, porque eles estão colocando as botoeiras, estão testando, está em fase de implantação. Para isso, é para que depois tudo fique funcionando perfeitamente, inclusive os pisos táteis. A gente tem tido algumas reclamações de calçadas, junto à sub, porque vai cortando, vai acertando, tira da guia, rebaixar, então forma entulho que dá obstáculo na calçada. Tudo isso vai fazer parte desse processo de implantação. Essas botoeiras estão dentro de rotas. Tem os pilotos que estão dentro do projeto que está sendo contratado, o CMTT tem as demais que foram pedidas por demandas de munícipes, da Secretaria da Pessoa com Deficiência, de polos geradores. São traçadas rotas. Essas botoeiras estão em rotas, que depois irão ter a reforma das calçadas. Vamos ter que ter um pouquinho de paciência até para a gente conseguir CET, junto com esse consórcio, implantar as botoeiras, porque as coisas não acontecem juntas. Então, vai implantar o semaforico, depois acertar a calçada também, em etapas diferentes, para que a gente consiga ter uma cidade mais acessível.

01:18:04 Renan Alves da Silva: E essas que estão sem funcionar, serão substituídas?

01:18:09 Telma Micheletto (Convidada): Então, tem dois cenários. Uma é que elas podem estar ainda em fase de implantação. Deixa para a Michele, a gente checa com o pessoal da semaforica. Tem algumas que vão ser substituídas. Elas são antigas, irão ser substituídas por esse consórcio da SPRegula. Elas estarão em rotas para conseguir conectar o transporte coletivo com o polo de atração, para que você consiga um caminho. Foi dessa forma que a gente conseguiu achar uma maneira de estender isso para a cidade, começar por rotas. Isso está no Estatuto do Pedestre, junto com a SMPED, com consulta entre CET e SMPED. Se tiver outras demandas também, passa para a CET, porque estamos traçando rotas e tentando priorizar.

01:19:02 Renan Alves da Silva: A gente consegue ter acesso a esses planos, essas coisas assim?

01:19:08 Michele Perea Cavinato: Olha, tudo é público na CET. Se você quiser algo específico e pedir, os dados são ... a gente pode fornecer os dados. Não tem problema nenhum.

01:19:19 Michele Perea Cavinato: Desses locais que você está falando, não sei se você já entregou alguma solicitação. Pode mandar para o CMTT, tranquilo que vamos fazer o encaminhamento com tranquilidade. E com relação a segunda pergunta, todos os planos que são feitos, inclusive eles estão sendo apresentados aqui no CMTT. Quem tem apresentado os planos, a própria Telma tem apresentado os planos dessas melhorias e todos esses trabalhos que estão sendo elaborados, todos eles, tanto das ruas completas, quanto rotas acessíveis, quanto das áreas calmas, quer dizer, esses planos são públicos e são apresentados. Envie para nós os locais que você identificou para a gente poder tomar providência e ir atrás, acho que seria bom isso.

01:20:10 Renan Alves da Silva: Ah, sim. Eu mesmo falei, nossa, muito complicado a gente ter umas botoeiras para poder nos auxiliar e não está funcionando. Seria bom estar funcionando, que nos ajuda. Eu mesmo já sofri várias vezes, quase sofri acidente, por não saber se estava funcionando ou não o farol e esperando também o aviso sonoro. Como não teve aviso sonoro, eu mesmo tive que ir na sorte. Nós com baixa visão, ou pessoas com deficiência total, cegueira total, nesse semáforo, muitas das vezes, a gente tem que esperar uma ajuda de alguma pessoa ou, senão, nós temos que arriscar.

01:20:53 Dawton Roberto Batista Gaia: Perfeito. Bom, vou te pedir, me faz favor, me caminhe aos locais, que nós vamos fazer um encaminhamento para tomar essas providências o mais rápido que a gente puder, está bom, Renan?

01:21:18 Dawton Roberto Batista Gaia: Não sei se tem mais alguém inscrito. Tem uma mão levantada ainda, ou esqueceu de baixar?

01:21:26 Telma Micheletto (Convidada): Esqueci de abaixar.

01:21:28 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, estou entendendo que nós apresentamos todas as nossas pautas. Aliás, considero que a nossa reunião foi muito boa. Só essa oportunidade de falar sobre energia limpa. Ela se refere àquela fonte de energia que não lança poluente na atmosfera. Esse é o resumo de tudo que a gente ... que não apresenta, tem que partir da natureza. Basicamente é isso. Muito boa essa pauta. Muito legal mesmo a gente saber que a São Paulo Transportes vem fazendo esse trabalho de identificação dos ônibus que vai realmente garantir que se chegue em algum momento 100% dos ônibus totalmente sustentáveis, vamos colocar dessa forma. Com relação a nossa segunda pauta, que foi a questão que o seu Élio trouxe, da possibilidade de aproveitamento das calçadas que estão, entre aspas, pouco utilizadas pelo pedestre, se a gente for fazer ... Não vou falar compartilhar, porque realmente o termo correto é partilhar. Partilhar onde realmente for absolutamente necessário onde não tiver outra oportunidade, outro modo de resolver o problema.

01:23:06 Dawton Roberto Batista Gaia: Claro que na periferia, como o Márcio colocou no finalzinho aí, essa oportunidade que a gente tem encontrado de, através da implantação das estruturas cicloviárias, também ampliar para o pedestre, para todos os usuários desses modais, termina sendo uma solução de imediato para isso que a gente está tratando aqui.

01:23:31 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, queria agradecer a todos pela participação. Muito obrigado e um bom dia a todos.

01:23:44 Michele Perea Cavinato: Agradecer à equipe da SPTrans, não sei se eles estão por aqui ainda, Pedro e equipe, muito obrigada por ter participado. Obrigada, Pedro.

01:23:56 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu achei que você tinha saído já, Pedro.

01:23:57 Michele Perea Cavinato: Fim da sua pauta. Desculpa, mas obrigada pela participação.

01:24:06 Dawton Roberto Batista Gaia: Tchau, pessoal. Até a próxima.

01:24:08 Michele Perea Cavinato: Renato, obrigada.

01:24:10 Dawton Roberto Batista Gaia: Agradeço a participação de todos.

01:24:18 Pedro Rama SPTrans: Tchau, tchau.

01:24:22 Michele Perea Cavinato: Eu vou interromper a gravação aqui.