

75ª Reunião Ordinária do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte - CMTT

Data: 01/11/2024

Participantes:

Alexandre Bürgel - Zona Sul	Conselheiro CMTT Sociedade Civil
Alfredo Bernardi	Observador
Aline Pellegrini Matheus	Câmara Temática Bicicleta
Álvaro - SMT/AT	SMT/AT
Ana Carolina Jacob SMUL	Observador
Ana Carolina Terzian	Observador
ANA CLARA BARBOZA DA COSTA	Observador
Ana Maria Brischi	Observador
Andre B.	Observador
Andre Cades VM	Observador
Andrea - SPTrans	Conselheiro CMTT Governo
Barbara	Observador
Bergo - CicloCentro_SP	Câmara Temática Bicicleta
Bruno Tadeu da Costa	Conselheiro CMTT Governo
Caique Souza - CMTT Zona Leste	Conselheiro CMTT Sociedade Civil
Carlos Eduardo Vasconcellos	Conselheiro CMTT Governo
Carlos Eduardo H. Pinto Peixoto	Observador
Carlos Henrique de Campos Costa	SMT/AT
Carol do ocupa mãe	Observador
Carolina	Observador
Caroline Duarte	Conselheiro CMTT Operadores
Carollina Gomes	Observador
Celso - Secretário SMT	Conselheiro CMTT Governo
CET/DPB - Rosi Cacau	Conselheiro CMTT Governo
CET/SPP - Codesseira	Conselheiro CMTT Governo
Cida	Observador
Cláudia Nascimento	Observador
Daniel Augusto De Souza Borges	Conselheiro CMTT Governo
Daniel Pereira Tomitch	SEPEP
Dawton Gaia - SMT	Conselheiro CMTT Governo
Debora Sipukow	Conselheiro CMTT Governo
Eduarda Martins dos Santos	Observador
Eduardo Reis - SPTrans	Conselheiro CMTT Governo
Educalibras Dareska e Ismael	SMPED
Eliane de Oliveira Silva	Conselheiro CMTT Governo

Elio	Câmara Temática Mobilidade a Pé
Elisa Rocha	Observador
Fabio - CET	SET/CET
Fabio Saraiva	Imprensa - SMT
Felipe Lara Vogel	SMT/AT
Fernanda	Observador
Fernanda Ormelezi Pitombo	Conselheiro CMTT Governo
Fernanda R Oliveira	Observador
Fernando	Observador
Fernando da Silva Braga	Observador
Fernando SMT	SMT/AT
Flavio Matunaga	Observador
George Niaradi	Observador
George Queiroz	Conselheiro CMTT Sociedade Civil
Gerson - SPTRANS	Conselheiro CMTT Governo
Gisele Barbosa	Observador
Gislene	Observador
Glaucia Bellei Neix	Observador
Isabel Silveira Camargo	Observador
IVAN FERREIRA S. DE CARVALHO	Observador
Jackeline	Observador
Jackeline Morena de Oliveira Melo	SMT/AT
Jeanete - SPTrans	Conselheiro CMTT Governo
João Eduardo Teodoro Da Rocha	Observador
Johnson DR CET	CET/DR
José Antonio	Observador
Juliana Gatti	Conselheiro CMTT Sociedade Civil
Julio	Observador
Julio Rebelo	Conselheiro CMTT Governo
Katia Tiemi Saito	Observador
Ligia Oliveira Nascimento	Observador
Lila Pottier	Observador
Lucas Landin	Conselheiro CMTT Sociedade Civil
Luciana Giraldelli	Observador
Marcelly	SMT/AT
Marcelo Almeida Pereira	Conselheiro CMTT Governo
Marcelo Moraes CET	CET/DR
Marcelo Sabino Carvalho	Observador
Marcelo Siqueira Moreira	Observador
Marco Antonio Portugal	Conselheiro CMTT Sociedade Civil
Marco Martins	Observador
Maria Tereza	Observador

Mario	Observador
maurocalliari	Câmara Temática Mobilidade a Pé
Michele Gregório	Conselheiro CMTT Governo
Michele Perea Cavinato	SMT/AT
MIRIAN ALONSO GUIMARAES	Observador
Narada Cabral	Conselheiro CMTT Sociedade Civil
Neia	Observador
Pablo de Jesus Santos	Conselheiro CMTT Governo
Pamela Escolastico Rodrigues	Conselheiro CMTT Governo
Paulo Henrique Almeida	SMT/AT
Pedro Cerdeira	Observador
Pedro Evangelista	Observador
Pedro Ivo	SMT/AT
PMSPEventos28	SMT/AT
Rafael Camargo	SPTrans
Rafaela Moreira	Conselheiro CMTT Sociedade Civil
Renan Alves da Silva	Conselheiro CMTT Sociedade Civil
Renan Kenji Santos Hayashi	Observador
ricardo pradas - SMT	SMT/AT
RICHARD MELO DA SILVA	Conselheiro CMTT Sociedade Civil
Roberto Speicys Cardoso	Observador
Rodrigo Dias Paes Landim	SMT/AT
Rogério V	Câmara Temática Bicicleta
Rosa	Observador
Rosilda	Conselheiro CMTT Governo
Samanta Silva	Observador
Sandra Ramalho convidada	Câmara Temática Mobilidade a Pé
silvia ballan	Câmara Temática Bicicleta
Silvio Silva	Conselheiro CMTT Sociedade Civil
Susie Luna - CADES IPIRANGA	Observador
Sylvia M	Observador
Vanessa Gac Leal	Conselheiro CMTT Governo
Victor Dantas	Conselheiro CMTT Governo
Viduedo	Câmara Temática Bicicleta
Vitória B. (SMDHC/GAB/AT)	Conselheiro CMTT Governo
Wagner Isaguirre do Amaral	Observador
Wagner palma	Conselheiro CMTT Operadores
William Tominaga	Observador
Xenia Vaz	Conselheiro CMTT Sociedade Civil

Pautas:

1. Apresentação e debate sobre o Plano Municipal Hidroviário – SMUL
2. Apresentação e debate sobre o Túnel Sena Madureira – Ariovaldo Tadeu, SMT/AT.

Informes

1. Câmara Temática dos Usuários do Transporte Público
2. Panorama sobre as vistorias rotineiras dos coletivos públicos municipais.

Comunicações Gerais

1. Reunião Extraordinária no dia 22/11/2024, às 10h00, com pauta única: "Novo Plano Cicloviário".

0:23 Celso – Secretário SMT: Oi, bom dia. Posso dar início na reunião?

0:28 Michele Perea Cavinato: Secretário, bom dia, pode sim. O Dawton pediu um minutinho para ele conseguir entrar, vamos dar início à reunião, então, e ele entra ao longo dela.

0:37 Celso – Secretário SMT: ok, vamos lá então. Primeiramente aqui, eu quero desejar um bom dia a todos, a todos os conselheiros. É um prazer receber vocês nessa 75ª reunião ordinária do CMTT. Obrigado pela presença e disposição em colaborar com as pautas de hoje, que são muito importantes para o futuro da mobilidade em São Paulo. Teremos hoje 2 pautas principais para debate, que vão impactar aí diretamente o transporte e a qualidade de vida da nossa cidade. A primeira pauta se trata do plano hidroviário municipal, um projeto que visa melhorar a infraestrutura das nossas vias navegáveis, como canais, lagos e represas. A ideia é integrar essas áreas ao sistema de transporte da cidade, tanto para o deslocamento de pessoas quanto para o transporte de cargas. Com essa iniciativa, nós queremos unir o transporte hidroviário a outros modais, promovendo um desenvolvimento sustentável nas áreas ao redor dos corpos d'água, recuperando o meio ambiente, criando espaço para educação ambiental, esportes, lazer e turismo, sempre com o uso consciente dos nossos recursos hídricos. Na segunda pauta, nós vamos falar sobre o túnel Sena Madureira. Faremos uma apresentação que irá abordar desde o resumo da obra até os benefícios que ele trará para o tráfego local. Vamos passar por pontos como contrato, a licença ambiental, as atividades que estão em andamento e os desvios que foram planejados para minimizar os impactos da obra no trânsito. Também teremos aí um informe sobre a manutenção de rotina dos ônibus municipais, algo essencial para a segurança e conforto dos passageiros. Antes de encerrar, também gostaria aqui de informar que ainda neste mês, agora de novembro, nós teremos uma reunião extraordinária, com pauta única, prevista para o dia 22 de novembro, às 10:00 da manhã. Nessa data, nós vamos discutir um novo conceito para o plano cicloviário, com o objetivo de criar uma infraestrutura mais segura e eficiente para os ciclistas. Desejo a todos aqui uma reunião muito produtiva e que nosso trabalho aqui

hoje traga grandes contribuições para a mobilidade urbana e o bem-estar de São Paulo. Vamos juntos fazer a diferença. Muito obrigado e um bom dia a todos. Passo a palavra para minha colega Michele. Obrigado.

3:18 Michele Perea Cavinato: Secretário, obrigada, bom dia, bom dia! Dawtinho, conseguiu arrumar o som ou não? Não. Estou assumindo aqui, então vamos lá. Então, começando a primeira pauta, apresentação ideal sobre o plano municipal hidroviário. E Wagner, você vai assumir essa?

3:46 Wagner Isaguirre do Amaral: Sim. Bom dia!

3:49 Michele Perea Cavinato: Então, bom dia. Obrigada por ter aceitado o convite. Vamos lá. Se puder se apresentar um pouquinho.

3:53 Wagner Isaguirre do Amaral: Só confirmar quanto tempo é ideal para vocês de apresentação, uns 30 minutos.

4:05 Michele Perea Cavinato: Se a apresentação tiver uns 20 minutos depois a gente abre para debate, tá bom.

4:07 Wagner Isaguirre do Amaral: Tá bom, eu vou passar então um pouco mais rápido, bom dia, senhor secretário, bom dia, Michelle, bom dia a todos, deixa eu só compartilhar a tela aqui um segundinho, tá compartilhada para vocês, a tela? Ok. Então pessoal, essa é uma síntese dos trabalhos do plano municipal hidroviário de São Paulo, que está sendo elaborado por um grupo de trabalho intersecretarial com 18 órgãos, né? E, no caso eu, desculpa, não me apresentei, né? Eu sou Wagner Aguirre do Amaral, sou diretor de projetos na Secretaria municipal de urbanismo e licenciamento, aqui na assessoria de gabinete. Sou representante da SMUL no grupo de trabalho intersecretarial. Então, além dos 18 órgãos municipais que participam desse GTI e que tem áreas tão variadas, né? Mas que envolvem a partir, articuladas a partir desse olhar sobre o desenvolvimento urbano da cidade, com base no transporte do modal hidroviário. Tem as secretarias e órgãos ligados a programas, mananciais, por exemplo, a Secretaria do verde, SPtrans, segurança urbana, Secretaria municipal de esportes e as demais. Nós temos também 2 cooperações técnicas vigentes. Uma com a SMUL e outra com a SPtrans, que é uma parceria feita com o laboratório de projetos da faculdade de arquitetura e urbanismo da Universidade de São Paulo e que promove essa cooperação do ponto de vista acadêmico e teórico. O laboratório é coordenado pelo professor Alexandre Delijaicov, que é referência no estudo das hidrovias na região metropolitana no alto Tietê. Então no nosso cronograma é ao longo do ano nós fizemos diversas atividades. O trabalho inicial foi, nós vamos mostrar, de identificar as principais ações de projetos, programas de ações e projetos vigentes na prefeitura que tivesse algum tipo de relação direta com o plano municipal hidroviário, que foi previsto o plano municipal hidroviário, ele foi previsto na revisão do plano diretor de 2023. Nós estamos agora aqui, então em novembro começando uma etapa de apresentar em conselhos os trabalhos e é fazer a consulta pública na sequência. A apresentação, ela tem basicamente 2 partes principais, uma é pra entender o contexto do que nós estamos falando, né, do que que é um plano municipal hidroviário para São Paulo, e o próprio trabalhos do plano. Então a gente olha, tem um olhar aqui, basicamente seria olhar passado, presente e futuro, né? O nosso passado de uso da água na cidade de São Paulo, ele era baseado no uso múltiplo, né, que hoje é um princípio da política de gestão de recursos hídricos. Era algo inerente, né? Havia diversos usos de lazer, de transporte de cargas, de práticas de esporte. A gente tem uma imagem do bairro Eldorado lá no reservatório Billings, na década de 60. Onde nós vemos diversas embarcações aportadas coisas como, é uma imagem que hoje nos faz pensar muito mais no litoral do que na cidade de São Paulo, né? E, esse mesmo local hoje, na atualidade, que é nosso passado recente e o nosso presente que é o diagnóstico é de um grande processo, um amplo processo de degradação ambiental. É que em relação aos recursos hídricos, essa degradação implica, por exemplo, em assoreamento e poluição das águas e tem como consequência o afastamento da população. O afastamento, inclusive do no imaginário popular, né, no

nosso imaginário dos paulistanos, temos a ideia de que a água é poluída, água traz problemas, e não é à toa, né? As principais vias estruturais da cidade, por onde passam as principais cargas da cidade e da região, elas estão na área de domínio dos rios, dos principais rios e canais. Aqui é uma imagem de 2020, do Pinheiros, a gente vê uma série de cargas, né, sendo transportadas, de certa maneira, poderemos pensar que poderiam ser embarcações, né? As mesmas época no Tietê. E isso, evidentemente, o principal problema é para população, né, que tem essa a população principalmente em situação de vulnerabilidade. Aí tem uma outra situação que é em certa medida, mas também é um problema que é quando nós precisamos deixar os rios com nível nós, né, no caso, os operadores, que é a responsabilidade de operação dos níveis operacionais do canal, dos canais do Pinheiros, do Tietê e dos reservatórios no nível estadual, né, principalmente a imae ou o antigo daee, hoje é SP águas. Aqui a gente tem a imagem do Pinheiros, né, precisando operar é em fevereiro, com um nível muito baixo, porque o canal, o próprio canal do Pinheiros, o Tietê, acaba funcionando como uma espécie de piscinão linear, né? E aqui a gente vê o Tietê, a maior extensão, é uma grande dimensão, uma grande canaleta, né, é que fica vazia, né, a maior parte do tempo ela tem só um nível da água lá no fundo para poder dar conta da macro drenagem e as principais vias estruturais, como a gente comentou, elas acabam também funcionando como barreiras pra esses corpos hídricos. Do ponto de vista da emissão de gases de efeito estufa, nós temos na cidade de São Paulo. As principais emissões são relacionadas aos transportes e aos resíduos. E em relacionados aos transportes, a maior parte é o rodoviário, né, do ponto de vista, é de consumo de gasolina e óleo diesel. O setor de resíduos sólidos também é muito importante do ponto de vista das emissões de gases de efeito estufa e todo o resíduo que não é. Tem a destinação quando quase toda a maior parte dele acaba sendo escoado pelos nossos córregos, rios e canais principais trazendo essa situação que a imagem apresenta. Então pensando a gente coloca o problema, né? Os problemas principais que o plano municipal hidroviário vai se voltar. E a gente tem uma linha histórica do tempo de 100 anos aqui, de 1930 a agora, até 2030, né? Imaginando quais são os principais projetos que abordaram a questão da reestruturação da orla fluvial em São Paulo, então a gente tem em 1925 o projeto do engenheiro sanitaria de Saturnino de Brito que previa a retificação do Rio Tietê, no entanto, com a implantação de parques na sua orla e fazendo toda a gestão hídrica. Depois, na sequência, o plano de avenidas de 1930, que na verdade acabou implantando as principais avenidas nos fundos de vale e trás da situação que nós vivemos hoje e entre os anos de 1925, e 1950, o projeto do engenheiro Billings e da sua equipe, que é o projeto Serra da Light, que ele é responsável pela por uma grande reforma hidráulica no alto Tietê. Agora pulando aqui para 2012, a gente tem, 2011 a gente tem no nível estadual, o plano hidronel, o projeto do hidronel metropolitano, que foi feito pelo governo do estado de São Paulo, né? Sobre a responsabilidade do departamento hidroviário, em parceria com o grupo metrópole fluvial do labpro do FAUSP, pensou na escala metropolitana, o sistema hidroviário. É em relação a esse sistema que nós estamos trabalhando no nível municipal. Então o nosso prefeito Ricardo Nunes foi responsável em 2014, já em 2014, né, ele foi autor da lei que criou o sistema de transporte público hidroviário no município de São Paulo. E em 2023 teve a previsão, como eu comentei, para elaboração do plano municipal hidroviário, que começou agora em 2024. Presente processo de mudança, né? E depois a gente vai olhar para o futuro. A gente tem o projeto conhecido como projeto aquático SP, né, sobre responsabilidade da SP trans que está operando uma linha pioneira entre os terminais hidroviários do mar paulista e do parque linear Cantinho do Céu, no reservatório Billings e que ali a gente tem um conjunto de ações muito importantes para imaginar o que como que pode ser o plano municipal hidroviário, ou seja, pensando no transporte público hidroviário de passageiros, no desenvolvimento sustentável da ordem, que a gente vê, por exemplo, as iniciativas lá dos programas iniciais e as iniciativas de equipamentos e serviços públicos sociais, né, como esportes, lazer, emprego e renda na orla. Aqui, algumas imagens do que é um atracadouro, né, quais são as estruturas principais de um atracador de passageiros. O desenvolvimento sustentável das horas fluviais, como comentei que é um paradigma para pensar nesse desenvolvimento da orla e iniciativas que também tem um reflexo importante aqui, principalmente, na

zona sul da cidade, que é o polo de ecoturismo e produção rural, também atividades é que estão acontecendo no momento, né, no programa Veleja SP, lá no clube Náutico Guarapiranga também é iniciativa do setor privado, né? É diversos eventos culturais, de turismo e principalmente as iniciativas da sociedade civil, né, as organizações não governamentais. Então é um importante a atuação histórica, a atuação é na zona sul. Então aqui a gente traz a síntese do que seriam os objetivos principais do plano municipal hidroviário, orientar o desenvolvimento urbano sustentável a partir da integração da cidade e suas águas, conduzir a transformação das ordens fluviais pela navegação fluvial urbana. Eu tento destacar essa navegação fluvial com esse conceito de navegação fluvial urbana que ele difere da navegação regional, né? Das hidrovias regionais. É uma navegação que principalmente as portas de origem e de destino estão é na mesma, é área urbana. Próximo item integrar projetos setoriais a partir das águas para preparar a cidade para o contexto das mudanças climáticas. A gente vê desde o ponto de vista do impacto na emissão de gases do efeito estufa, quanto as principais cargas a serem transportadas no sistema hidroviário são justamente sedimentos de dragagem, resíduos sólidos, recicláveis e outros tipos de cargas públicas e maximizar os benefícios sociais e econômicas, as novas estruturas urbanas, fluviais e no GTI nós organizamos em 3 grandes grupos técnicos, de acordo com a vocação e a atuação dos órgãos basicamente associados a água, né, a todos, água e saneamento, depois ao transporte fluvial urbano e a orla fluvial. A gente vai ver isso na sequência que o plano então com esses com 3 eixos, né basicamente, baseado em 3 princípios, né, o uso múltiplo das águas, que é nossa principal abordagem em relação a ter articulação de todos os usos urbanos das águas, também tem os usos é no nível estadual, regional e por exemplo, no caso da IMAE, né, que é uma empresa que opera os sistemas hidráulicos, reservatórios dos canais, ela está baseada numa concessão que está relacionada a geração de energia elétrica, que é um nível federal. Navegação como meio de transformação da cidade e suas águas e o desenvolvimento urbano sustentável da orla fluvial. Nós já temos apresentado, debatido ao longo do ano em diversas ocasiões esses conceitos, estamos evoluindo a partir desses debates, né? Então, por exemplo, em abril nós tivemos um seminário Internacional, é organizado entre é o GTI, SP urbanismo, ao labpro da FAUSP e com a participação inclusive também da universidade tecnológica de Delft. Fizemos apresentação no comitê municipal de segurança hídrica, que também contribuiu com uma nota técnica que foi base inicial para os trabalhos, uma das bases iniciais, alguns outros seminários que ocorreram que a gente está com curso, uma pasta que foi realizada agora em setembro. E agora as apresentações nos conselhos, né? Como seja Cards e CMPTU e hoje estamos aqui na CMTT. Então o plano ele se relaciona com diversos objetivos de desenvolvimento sustentável e nessa articulação de integrar diversas áreas, diversos objetivos, diversos resultados, benefícios, a gente é retoma a referência do hidronel metropolitano, que foi um projeto elaborado, é possível consultar antes, buscar na rede, nas redes, na internet o grupo metrópole fluvial hidronel metropolitano. A gente vê todo o material desse projeto e que concebia um grande anel hidroviário, dois grandes anéis hidroviários na região metropolitana aqui no alto Tietê, mas que as principais estruturas, a maior parte das estruturas estão é justamente no município de São Paulo. Daí a importância do município ter essa liderança, essa atuação em relação a esse projeto aqui nesse mapa a gente indica as 7 hidrovias urbanas previstas de todo o sistema que compete ao município de São Paulo e fazemos a proposição a partir do município de São Paulo. Aqui para imaginarmos qual é a população diretamente que é relacionada aos benefícios do planejamento hidroviário na cidade de São Paulo, a gente tem um levantamento muito importante que foi feito pela equipe, que 1,8, né, cerca de 1,8 milhão de pessoas moram a até 1 km dos principais corpos hídricos, que são as hidrovias urbanas. E aí a gente faz esse cálculo até 3 km, né, e chega aqui até 3 km, que é uma distância relativamente próxima aos corpos hídricos. Metade da população de São Paulo está a essa distância. Então vamos ver quais são os componentes do sistema hidroviário, né? Os componentes do sistema hidroviário, para nós que somos da administração pública municipal. A gente parte olhando a partir da orla, né? Então, principalmente as áreas de proteção e preservação ambiental, né, os parques aqui do lado, né? E depois as infraestruturas. Que que é que constituem o tecido urbano,

as travessias, né? De entre os corpos hídricos que nós propomos que sejam amigáveis ao pedestre, porque também essas travessias, principalmente as existentes e as novas que são propostas elas são pontos de referência notáveis para fazer a integração com o sistema hidroviário nos canais. Então, aqui a gente vê, por exemplo, um atracador implantado junto a uma travessia e com o sistema de circulação vertical, inclusive com portas de carga, portas de passageiros, marinas e uma série de outras estruturas. Nós vemos também quais seriam os principais conceitos, né? Que é conseguirmos trabalhar a partir dessa reestruturação da obra fluvial e da infraestrutura hidroviária, que seria uma recuperação ambiental, a conexão com as águas e o desenvolvimento da estruturação da cidade. As estruturas em barragens eclusas, elas são de responsabilidade do estado, mas elas são fundamentais. Inclusive essa eclusa da Penha, né? É que foi construída a partir do estudo de hidrel, então elas são diretamente relacionadas a essa estruturação hidroviária, embora nós pensemos os sistemas de navegação que eles não precisam de ficar transpondo com frequência as eclusas, né? Mesmo assim, nós levantamos que as eclusas existentes, as eclusas a serem adaptadas e a serem implantadas. Também importantíssimo imaginar que todo esse sistema hidroviário ele está totalmente relacionado aos sistemas hidráulicos da cidade, de gestão hídrica da cidade. Então, desde pensando em todo ciclo da água, né, desde quando chove, de como a água chega a superfície da cidade, a superfície e aos parques, que são os lugares prioritários e as áreas permeáveis para completar o ciclo da água, recarga dos aquíferos. Mas boa parte dessa água hoje, infelizmente, ela é drenada e acaba sendo comprometida pelo problema de gestão de resíduos sólidos. Então nós identificamos todas as Fozes, temos tido a siurb, trabalha, participa do GTI, também temos tido muitas reuniões pensando soluções integradas. Os parques fluviais então são fundamentais. A Secretaria do verde tem um planejamento amplo de uma expansão da rede de parques. Nós estamos trabalhando com a integração em sistema hidroviário, pensando desde o ponto de vista do de atracadores de lazer, como do ponto de vista de requalificação dessa orla. Do ponto de vista da acessibilidade do pedestre, por exemplo, a gente fez esse é um mapa baseado na caminhabilidade ou na acessibilidade. Então são consideradas declividade das ruas e é principalmente aquele conceito da cidade de 15 minutos, né? Ou a de 15 a 30 minutos, qual seria o impacto? A gente vê que a densidade de ocupação habitacional, ela tem um grande vazio no entorno, né? Na maior parte da orla, das hidrovias, principalmente no que hoje denominado macro área de estruturação metropolitana. E ao inverso, na região de mananciais, que é um problema, né, que o programa de mananciais atende. Então a gente vê que, por outro lado, a oferta de empregos, ou seja, e também possivelmente um dia maior concentração de pessoas trabalhando, está nessa área, então, durante o dia essas pessoas estão nessa área e podem ser usuários potenciais do sistema. Não é à toa que os pios, atuam nessas áreas e os projetos, né, do programa mananciais, atuam na zona sul e aqui a gente tem também um destaque para essa mancha de calor referente à produção agrícola no município de São Paulo, né, do cinturão hortifrutigranjeiro da região metropolitana. Ele é um grande, nós temos tido, inclusive, nesse exato momento está ocorrendo também uma apresentação junto ao conselho e desenvolvimento rural, é em que se estuda a possibilidade de uso, pelo sistema de distribuição, que hoje é tudo rodoviário, né? Eles estão lá numa zona sul, em uma região, uma estrutura muito precária de ponto de vista de transporte de cargas, e trazem para as regiões centrais por caminhão. Então nós temos 2 contextos principais, essas hidrovias dos canais, dos centros mais urbanizados da macro área de estruturação metropolitana e as hidrovias no âmbito da área na região de mananciais, o transporte fluvial urbano então ele é baseado, agora vou dar atenção um pouco mais para o transporte de cargas, né? Transporte de cargas, esses pontos de onde tem os atracadores de passageiros, a gente imagina que possam ter também os atracadores de cargas, como é previsto no hidrel metropolitana, que são os eco portos, né? Similarmente aos ecopontos existentes, os ecopontos seriam pontos de coleta de materiais recicláveis, mas uma pegada, um foco muito importante na educação ambiental. Então esses lugares precisam ter a ideia que a carga seja totalmente containerizada e seja, a gente vai mostrar algumas imagens, seja articulada ao sistema de transporte de cargas da cidade e que tenha um efeito, principalmente,

pensando justamente os resíduos que estão nessa região da orla fluvial, né? Então é aqui a gente vê uma tipologia de articulação entre 2 atracadouros, né, ou 2 pontos de carência de embarque e desembarque de cargas e de passageiros. Do ponto de vista da coleta de materiais recicláveis, existem soluções, como máquinas coletoras, que podem ter estar vinculadas a algum incentivo, inclusive financeiro, uma espécie de Cashback para cada carga que é colocada e, por exemplo, ao longo, uma vez por dia ou quando o container tiver cheio, passa a embarcação coletando e leva, aí qual que seria o Porto de destino? Os eco parques, que são infraestruturas existentes também na cidade, mas que a gente propõe algumas adaptações para fazer esse eco parque fluvial. Então naquela situação aqui, por exemplo, é a ponte de Jaguaré que a gente pegou como um estudo de caso, né? Vou correr um pouquinho para terminar no avançar no tempo. Mas aqui a ideia é que o tráfego de pedestres seja um lugar articulado aos parques e aos eco parques, aqui a imagem do eco parque, possibilitando o uso geral. Então a gente tem o mapeamento de todos os eco portos propostos e os eco parques propostos também. Uma que acho que é muito importante do ponto de vista de transporte, né? No hidroviário a gente tem na cooperação com a Universidade de São Paulo também tem tido conversas com o pessoal, tem a participação também de professores da escola Politécnica da área de engenharia naval. Então a gente entende né, que a conceber um sistema hidroviário integrado pra cidade é necessário ter as embarcações, tipo, né, então a gente desenhou a família de embarcações e que tem alguns locais, tem o calado hoje muito baixo, que é o nível de água, né, para poder navegar. Então, nós propomos inicialmente que as embarcações sejam baseadas em embarcações com calado baixo, para navegação em águas rasíssimas e águas restritas. E mesmo assim, para manutenção dos canais, isso é um serviço que hoje é do estado. É necessário a recuperação em parte, né das condições de projeto dos canais do Pinheiros, do Tietê, principalmente. Então, haveria, a gente estudou também, a situação de dragagem e que são cargas inicialmente fundamentais, né, cargas públicas. Hoje, essa imagem dessa semana no mar Paulista, então a gente vê a situação das margens, e como que está sendo e como que poderia ser, né, um trabalho mecanizado. A gente tem alguns cálculos de quanto que é e poderia ser num cenário pra ter garantida uma navegação numa lâmina d'água de 1 m e 20 em todas essas hidrovias, nós estimamos em torno de 1,8 milhões de metros cúbicos, mas somando ao que o daee também e ao que a SP água já faz, o número 1 pouquinho maior e aumentando, né, para ter uma lâmina da água maior de até 2 e 30, então esse valor subiria para em torno de 5 milhões de metros cúbicos. A importância de quantos caminhões cada embarcação dessa pode tirar hoje com uma coisa que é muito mais fácil de fazer, que seria chegar numa lâmina da água de 1 e 20 para todas as hidrovias. A embarcação de carga, né, classe 2a, tem uma capacidade de 42 t. Ela tira 3 caminhões em relação a peso, né? Mas em relação ao volume, ela tira 10 caminhões, porque principalmente os resíduos sólidos e recicláveis são muito leves. Então a gente tá tirando 10 caminhões do sistema e se nós conseguirmos aumentar o calado, a lâmina d'água ainda, isso aumenta para 10 em termos de peso também. A gente tem as tipologias e situações importantes, como aqui um estudo, né, que foi previsto uma possibilidade de implantação de parque, como que poderia ser, né? Nós temos as praias urbanas de São Paulo. Tem também o sistema... eu estou já indo para a conclusão para dar tempo de perguntas. Barcos de educação ambiental, aqui é o projeto para o clube Náutico Guarapiranga. A gente também localizou todos os equipamentos de educação e lazer. E como eu comentei, que também tem uma relação importante com o transporte, são as travessias, né? As transposições, elas estarem sempre articuladas do ponto de vista do pedestre, na escala do ter calçadas largas, seguras e que possam chegar em nível dos 2 lados. Aqui um exemplo do projeto para o pio arco Jurubatuba. Bom, pessoal, tem aqui, o último slide, praticamente esse aqui é o penúltimo slide, que tem um valor, né, estimado aqui considerando toda a quantidade de eco portos, eco parques, a gente chega no valor de 8 bilhões de reais, mas que é, num faseamento que consideraria 2 reservatórios, como já é a primeira fase. Na segunda fase os 2 canais do Pinheiros, né, que o Pinheiros é composto pelo superior inferior e por fim o Tietê e o Tamanduateí um pouco mais para frente, né, totalizando até 2034, mas que esse sistema todo pode estar completo até 2054, daqui a 30 anos, que é quando é o quinto Centenário de

São Paulo. Bom, o que que falta, quais são os próximos passos? A gente tem pensando na elaboração, de uma proposta talvez de que possa ser feito um decreto, que o prefeito possa fazer um decreto, né, que coloque publicamente todos esses princípios de diretrizes, quadro de definições e metas. Enfim, e essa lei municipal que poderia também criar talvez uma instância municipal para articular todos esses projetos e a gente vê que tem uma necessidade muito importante de articulação com outros entes federativos, né, pelo nível estadual, comitê de bacia hidrográfica é principalmente a Secretaria estadual de meio ambiente, infraestrutura e logística, cemil e até mesmo a União, porque tem a Marinha do Brasil do ponto de vista de segurança da Navegação Antaq, Aneel, dnit, etc. Bom, pessoal, era isso, desculpa ter passado um pouquinho do tempo. Mas tô aberto para continuar conversando. Obrigado.

29:27 Dawton: Vocês me ouvem?

29:33 Michele Perea Cavinato: Sim, Dawton, Bom dia.

29:34 Dawton: Bom dia a todos. Parabéns aí pela apresentação, Wagner, foi um pouquinho rápido, podia ter sido um pouquinho mais devagar que a gente tá com tempo, mas foi muito legal. Foi bem, ela é bem auto explicativa, né? Eu tenho uma pergunta apenas, né? É, é lógico que o trabalho é um trabalho espetacular. Quanto tempo, quantos anos você pensa num plano hidroviário na cidade de São Paulo e o desafio realmente é muito grande, é significativo esse aprofundamento das calhas é um desafio que São Paulo vem enfrentando há muitos anos já. Principalmente no Tietê, aí, às vezes a gente vê o Pinheiros aflorando, né? Pequenas ilhas ali por conta desse, é um desse trabalho que tem que ser feito mesmo, de aprofundamento da calha, né? Então isso é uma das coisas que realmente é bastante preocupante para poder implementar um plano como esse. Então, eu tô colocando mais em torno de custos, né, dessa remoção, desse aprofundamento da calha. Mas eu senti falta, bom, eu não posso deixar de perguntar, sobre a integração com a bicicleta, o plano, né? Porque eu vejo em todos os slides, não apareceu a integração com a bicicleta, pelo menos eu, a parte que eu consegui ver inteira. Então, se existe alguma previsão dessa conexão da rede, de uma integração significativa, porque eu sei que foi feito lá, o que já está implantado, o que está em experiência. Ele tem lá uma parte com a bicicleta, né? E como as regiões é que tem, o baixo é quantitativo, a população é menor, que são áreas mais planas, terminam utilizando muito a questão da bicicleta. Então pergunta, né, tem algum planejamento de ampliação desse uso da bicicleta nas conexões entre o hidroviário e o sistema de transporte público?

32:05 Wagner Isaguirre do Amaral: Sim, é fundamental. Eu mencionei pedestre, mas aqui, e talvez as ilustrações não estão, não estejam em destaque. Mas eu vou falar com a equipe aqui para gente incluir, deixar mais claro isso, que é a escala do pedestre, praticamente a escala do ciclista que nós imaginamos, né? Então, quando a gente pensa, por exemplo, essas articulações, nós não estamos pensando só o sistema hidroviário, aquele da hidrovia regional, né? Hidrovia regional, tipo hidrovia Tietê, Paraná passam bilhões de toneladas de riquezas pra lá e pra cá e as cidades que estão ali, na margem, nem sabem o que estão acontecendo. A hidrovia urbana, ela é justamente o contrário, ela é muito mais importante a travessia dessa hidrovia, né, do que para articulação da cidade. Então nós temos propostas de melhoria das atuais pontes, né, atuais travessias, integrando a gente participa, né, fez, tem feito estudos e visa avançar no diálogo com o Governo do Estado, que é o principal, é operador de várias estruturas aí da das margens, é bastante complexo porque, por exemplo, o domínio está no nível estadual, atualmente é do nível estadual por conta da margem de serviço, né? Então tem o canal e tem ali uma faixa de serviço que foi adaptada para ciclovias. No caso do Pinheiros, por exemplo, né? Do ponto de vista da operação do canal e inclusive as ciclovias no Pinheiros ela é compartilhada com veículos de serviço. Então é avança por um lado, mas ainda tem esses problemas, né? Então o tempo todo aqui, nessas propostas é que seja voltado, a gente não desenhou talvez, o sistema ciclovário, mas a ideia é que ele esteja integrado, que todos os onde tem pedestre aqui, aqui tem o ciclista, né? Mas que pelo que o senhor colocou é, do ponto de vista

mesmo da mobilidade urbana, um pouco mais amplo, né? Então, o que a gente tem conversado, por exemplo, o pessoal do do aquático, né. Prevê nos terminais espaços, né, para acomodação das bicicletas e aqui, por exemplo, essa imagem, ela é ali, pelo estudo de caso ali da fonte de Jaguaré, né? Então ali exatamente tem a ciclovia, tem a Jaguaré, que é boa pra carro, né? Mas a gente pensa em articular isso, principalmente para o pedestre. Uma situação bastante complexa, que teria ainda a possibilidade de articulação de um porto de cargas, né? Porque se a gente não capilarizar o sistema de gestão de cargas públicas, ele também não vai funcionar. Ele tem que chegar onde as pessoas estão, ele tem que chegar. E aí que nos slides finais a gente tem também aqui previsto o programa de recuperação de fundos de vale, que ele também é previsto no plano diretor. Então a ideia é o plano municipal hidroviário, no começo nós tivemos bastante esse debate, o quanto que ele vai avançar, porque para nós toda a bacia hidrográfica é fundamental, até mesmo o divisor de águas, porque toda água que vai manter as condições do canal para navegação, não tô nem pensando nos outros. Ela precisa, a gente precisa ter água, né? E é uma grande dificuldade das hidrovias, mas nós definimos o limite da orla, sendo o limite das hidrovias essa faixa mais contígua mesmo as hidrovias, imaginando que o programa de recuperação de fundos de vale que a gente pretende estar desenvolvendo de maneira articulada com outros órgãos, né, ele vai poder atender essa requalificação urbana, né? Primeiro, ambiental, hidráulico e tudo, mas também fundamentalmente urbana, da orla. O senhor comentou também sobre o aprofundamento da calha, né? Em relação ao aprofundamento da calha, a gente tem como o segundo princípio, que é a transformação da cidade pela navegação fluvial urbana. Mas ele tem um outro norte, né, que desde o começo a gente usava aqui internamente, que é o navegar para limpar, né, navegar para transformar e a navegação urbana sustentável. O que que é o navegar para limpar? É, a gente não tem como nós esperarmos limpar para navegar. E na verdade a navegação ela sempre esteve presente, por mais que hoje a gente não, nós, usualmente não podemos navegar na Billings e no Guarapiranga, que é mais viável, mas nos canais do PNL do Tietê, mas nos canais do PNL do Tietê existe a navegação do serviço o tempo todo operando, pra fazer obras, pra fazer o processo de dragagem. A gente tem um dado que inclusive o comitê de municipal de segurança que nos passou, que a bacia produz, estimado que ela produz 2,8 milhões de metros cúbicos de sedimentos, já produz isso por ano. Então para manter só para manter os canais, os canais são projetos, né, são construídos hoje o Tietê e o Pinheiros e os reservadores são totalmente artificiais, então, para manter teria que dragar 2,8 milhões de metros cúbicos de sedimento e então essa é nossa, isso é uma carga. A relação direta já é, o sistema hidroviário, tá planejado articuladamente, lógico, com o governo do estado, mas já é a principal carga e depois, além disso, como está há muitos anos defasado e né, o DAEE vinha fazendo, agora o SP águas também continua fazendo, mas está muito defasado. E ali está muito descaracterizada, né, as sessões, os cortes, né, do Pinheiros e do Tietê. Então além disso precisa ter além dos 2,8 meses, tem que dragar um pouco mais, né, de modo que em alguns anos vá se alcançar uma condição de projeto. Então não é hoje uma atribuição do município, mas o município de certa medida, talvez seja o maior interessado, porque todos os problemas de não ter as condições desses sistemas operando na sua melhor condição, impactam do ponto de vista da segurança hídrica, inundações, condições de navegação, poluição, uma série de problemas. Não sei se consegui responder tudo que o senhor comentou, mas estamos aí, podemos voltar, tá bom, obrigado.

38:53 Dawton: O George está, está inscrito aí, agora. George?, Você está sem som, George. Você está com som, mas não estamos ouvindo. Eu vou passar para o Mauro Calliari e depois a gente volta, viu, Jorge? Bom dia, Mauro.

39:38 Mauro Calliari: Bom dia, Wagner, muito obrigado pela apresentação. É muito bom a gente poder ver projetos com começo, meio e fim e de longo prazo, né? É difícil a gente conseguir pensar na cidade do futuro. A minha pergunta é sobre isso. Querida ver é, o que que esse grupo e todas essas pessoas que você consultou dizem sobre?

39:56 Dawton: Só um pouquinho, George, deixa ele terminar, aí você volta, voltou seu som.

40:02 George: ok, obrigado, desculpe.

40:04 Mauro Calliari: Minha pergunta é sobre a falta d'água. A gente viveu uma crise hídrica em 2013 que quase colocou, né, quase que fez a gente não é não andar de barco no Rio, né? É não ter água para beber. Eu queria saber quais são os cenários que vocês estão trabalhando em relação a isso. E a segunda pergunta é bem prática, a gente tem um plano diretor e o plano de mobilidade, que provavelmente ainda não consideram nem a existência desse modal e nem algumas alternativas. Queria saber se já é possível colocar no próximo plan mob, se é que vai ser refeito, esse tipo de modal, porque eu me preocupo um pouco a sobreposição dele com o trem, que hoje já corre ao longo de metade, talvez do trajeto que vocês têm do que seria a hidrovía.

40:50 Wagner Isaguirre do Amaral: Assim, muito obrigado, Mauro. Bom, em relação à perspectiva de futuro e crise hídrica, assim, nós estamos trabalhando de maneira muito articulada com o comitê municipal de segurança hídrica e atualmente o comitê municipal de segurança hídrica, está numa etapa de revisão, né, de plano municipal de saneamento básico, enfim, e também vai ter plano de gestão de resíduos sólidos. Então não é uma atribuição direta do plano, ter propostas assim diretas, né, para a questão do abastecimento de água. Mas o nosso contexto e todos os planos tem que abordar de uma forma ou de outra. Acho que a primeira questão é se organizar, contribuir, né, para uma melhor organização do tráfego de cargas, cujo as principais cargas têm uma relação direta com a capacidade de reservação, o volume dos reservatórios e a qualidade das águas e dos canais também, né? Tentando traduzir um pouco. Quando a gente melhora as condições de gestão de resíduos sólidos que o plano hidroviário tem, é isso que no meta também, contribui com isso, melhora a qualidade da água. Então vamos, a gente tem uma quantidade de água que é perdida por conta de qualidade, por conta de ter sido poluída. É, eu comentei também que é para nós assim, conceitualmente, pelo menos a bacia hidrográfica toda é importante. Então nós estamos conversando muito com o pessoal da siurbe, até com o pessoal da FCTH, para amadurecer o entendimento. A gente vê que o município tem muito mais a incumbência de fazer a gestão da micro drenagem, né? E não tanto de ter água, de reservar água, mas para o sistema hidroviário é muito favorável ter, por exemplo, os reservatórios, né, que são construídos pra amenizar o impacto de ondas de cheia, né? Os piscinões, muitas vezes não se tem condições de aproveitar essa água, mas poderia ter cenários de aproveitamento, a articulação com os parques fluviais urbanos, ou os parques da orla, ela é fundamental pra que nós tenhamos a água mais tempo, né? Que ela não vá embora tão rápido que ela seja armazenada. Existe um dado que a gente não expôs aqui, né? Não é o foco, mas existe extração de água dos aquíferos na cidade de São Paulo e que é bastante relevante, principalmente por grandes consumidores. Então tem a questão da segurança hídrica, né, de ter a água para todos os usos, né? Desde o abastecimento, né, aqui a gente não tem tanto criação de animais, que uma das prioridades também seria, mas para qualidade, para uma manutenção da qualidade do ambiente urbano. E assim, até importa a água também das bacias vizinhas, né? Então assim num nível, numa escala regional, é bastante grave a situação de São Paulo, né? Então, nós acreditamos que a principal forma de abordar esse problema é primeiro trazer, mostrar como o senhor colocou, vocês estão pensando no futuro. Nós, como cidade de São Paulo, como administração pública municipal, e agora como abrindo, né? Todos nós estamos pensando um futuro da cidade de São Paulo. A água, não mais como lá no comecinho a gente mostrou a água como problema, mas a água como solução, a água como valor, a água como requalificadora do espaço urbano. Em relação a ao PDE e o plan mob, eles têm algumas referências ao plano municipal hidroviário, né, o plano municipal hidroviário, com a revisão do plano diretor de 2023, foi incluída a necessidade de criação, inclusive do plano municipal hidroviário. E tem também a previsão, da requalificação da orla ferroviária, orla fluvial urbana. Então, a gente tá amadurecendo, procurando amadurecer, trazer instrumentos de planejamento que possam reverter nas próximas revisões, como agora, tem que eu comentei do plano de saneamento, do plano de resíduos sólidos, é incorporando ou debatendo, criando uma dinâmica de construção coletiva que leva em consideração o que a gente tá trazendo aqui no plano

municipal hidroviário, que de fato, né, como o senhor começou falando? É um estudo de décadas, o professor Alexandre de Lygiakov e outros pesquisadores, outros importantes técnicos pesquisam isso há muito tempo. Mas é um passo muito importante naquela linha do tempo de 100 anos, que é a cidade de São Paulo que está fazendo isso?

45:59 Mauro Calliari: Obrigado.

46:03 Dawton: Muito bem. George.

46:07 George: Vamos tentar, estão me ouvindo? Estão me ouvindo? Vamos lá. Obrigado, desculpe, aí os problemas técnicos, vamos lá. Primeiro agradecer, né, a apresentação acho que isso é um tema que é muito caro para acho que todo mundo em São Paulo sempre sonha com isso aí, né? E a gente já vê isso é tão falado e tal, né? E eu já vi até propaganda de carro falando disso, mostrando um futuro possível e o os nossos rios com navegação tal, né? Então isso é uma coisa muito recorrente, é muito legal ver isso, essa tentativa. Eu sei que isso não é exatamente utopia, né? Eu lembro de ter visto, a gente fica falando de Amsterdã, em Veneza, mas na verdade isso não é bem isso, né? Eu já eu vi um sistema na Tailândia, né? Bangkok tem um sistema muito interessante que leva 40 mil pessoas por dia. São 60 barcos que tem um sistema formatado, parecido com até de metrô, né, com estações onde você faz as travessias rápidas. E eu imagino que a gente devia correr atrás desses exemplos positivos, mas de alguma forma a gente vê uma coisa de papel, né? O papel, a princípio, ele aceita muita coisa. Os desenhos, a inteligência artificial. Hoje em dia a gente pode sonhar muita coisa e o que me preocupa e aí que eu quero debater contigo são os projetos, vamos dizer, do mundo real, as coisas que já estão avançadas, que talvez não casem tão bem com esse projeto, né? No ano passado, o secretário de transporte, o antigo secretário de transporte apresentou um projeto de motovia nas marginais, né? Ele queria que as motos ficassem passando nas marginais, parecia muito aquele brinquedo do Hot Wheels, né? Elas passavam assim e tal. Ele fez esse projeto, não sei se foi para frente. Então se for fazer uma motovia na marginal, eu imagino que esses projetos aqui não vão mais funcionar tão bem. Outro projeto que na verdade está bem mais adiantado e me preocupa muito mais, né, é o projeto da nova marginal Pinheiros, que vai, na minha opinião, vandalizar a última região que poderia ficar bonita assim que é a entrada do Rio Jurubatuba ali, né, ela era planejada pra ser um parque, uma área de proteção. E existe um projeto, na minha opinião, muito equivocado de extensão dessa marginal, um projeto bilionário. Ou seja, onde seria um lugar para gente fazer coisas como este projeto, fazer um pouco de praia urbana, de parque, de lugar para mobilidade ativa, é e quem sabe para esse tipo de mobilidade hidroviária, está sendo planejado mais marginal, mais espaço, mais faixa para carro. Zero espaço até mesmo para corredores de ônibus, para transporte de massa. transporte sustentável. Então eu queria falar contigo especificamente sobre esse tipo de projeto, né? Que pode é, vamos dizer, a tendência é passar por cima, porque a gente sabe, a gente sabe que a prioridade, a prioridade da gestão municipal nas últimas décadas, tirando curtos espaços é priorizar a mobilidade individual, poluente, os carros particulares, as pistas, os túneis, as marginais, etc, etc. Então eu queria entender como que a gente pode coordenar esse tipo de coisa, entender se isso é prioridade mesmo, porque se não for, eu sei que o projeto como da marginal já está adiantado, né? Tentou até ser licitado e foi barrado. A gente vai ficar aqui só com um desenho bonitinho, só com sonho, e não vai ficar com realidades, entendeu? Então eu queria é que a gente pudesse ter uma coordenação, né? Que a prefeitura tivesse uma coordenação e uma priorização, definir de fato suas prioridades, se é de fato uma modernização, uma democratização da matriz de transporte da cidade ou se a gente vai ficar aqui, infelizmente, mostrando PowerPoint e morrendo na praia. É isso, obrigado.

50:23 Wagner Isaguirre do Amaral: Muito obrigado, George, é bom, até depois eu ia até pedir, se possível, o Renan Hayashi também tá na reunião, ele é aqui da assessoria de gabinete também, é, a gente é a mesma equipe, ele pode também ajudar, estar respondendo comigo, tá, é, mas é só acho que uma coisa que eu também, eu acabei não deixando muito claro. A gente tem, no nível do

detalhamento, o transporte fluvial de passageiros ele é prioritário nos reservatórios, né? Ele é mais viável porque isso foi levantado, a questão do trem. Acho que eu não respondi, desculpa, eu estou retomando a anterior e vou e vou abordar esse questionamento que eu acho que eles estão totalmente ligados. Essas embarcações levando passageiros nos canais, onde existem trem, onde existe metrô, onde existe é trem, onde existe metrô, não necessariamente ela vai ter a mesma função, né, de transporte público, hidroviário, como nos reservatórios, onde aquilo representa muito menos tempo para pessoa. Aqui é mais forte o aspecto do transporte fluvial, de passageiros para turismo, para educação ambiental, embora em São Paulo tudo pode acontecer, né? Pode ser, até que também se torne uma situação importante também para o transporte de pessoas é agora esse questionamento, esses problemas, bom, a gente começou é o primeiro ano, né? A nossa primeira tarefa foi ver os projetos que estão acontecendo, apresentados pelas secretarias, né? Então é o projeto aquático, e outra, secretarias elas têm autonomia, né? O projeto elas estão conduzindo dentro das atribuições delas e tal. O projeto aquático a SP trans, ela a é pioneira, ela tá aprendendo e avançando com todo tudo que tem acontecido, inclusive muitas notícias são públicas sobre problemas que ocorreram. Mas a gente vai lá hoje, nós estivemos lá semana passada de novo, a gente vê o impacto que tá numa fase de opeação assistida. Eles operavam num horário que primeiro não pegava as horas de pico pra o pessoal que vai trabalhar ou estudar. Eles ampliaram o horário de operação e agora eles estão atendendo essa população e o reflexo que as pessoas estão usando, porque para elas tem sido uma economia. Hoje não tá sendo cobrado a tarifa, tem isso também, mas as pessoas estão indo trabalhar ainda, estudar com esse transporte, então é uma realidade, né? É uma, digamos assim, se precisava ter uma prova de conceito aqui. O projeto ele tem vários aspectos, esse aspecto da travessia, do transporte fluvial urbano para travessia, ele está acontecendo e né, esse local que foi escolhido ele tem já ações, quer dizer, é um local é de conhecidos problemas econômicos, sociais e ambientais, que aqui no caso é a imagem do parque linear Pedacinho do Céu, ele é um local onde existe, né, implantação de infraestrutura pública municipal e que articulou e melhorou requalificando esses lugares, é aqui a gente vê, não tá tudo resolvido, tem lixo na margem, né? A gente viu o pessoal limpando lá no mar Paulista, aquela foto recente. As iniciativas de porque o plano municipal do governo não é só para quele transporte de massa, ele é para isso também para o uso da água. O principal conceito que é por isso que a gente coloca em primeiro lugar, né, ue já é um princípio das políticas públicas de recursos hídricos, o uso múltiplo da água. Então a gente começa por aí. O município não tem o domínio sobre, legalmente, sobre as águas, né? Ou é o estado, ou são os estados ou é a União. Então o município, para entrar nessa conversa, a gente precisa resgatar o princípio de uso múltiplo das águas. E quando nós falamos de desenvolvimento urbano, de programas sociais, como que, o que são atribuições municipais, principalmente, como que o município vai fazer se ele não tiver garantido, né, as suas prerrogativas de uso múltiplo das águas? Então, essa é a nossa entrada. Todos os outros usos eles, eles têm eventualmente, como que nós vamos buscar um equilíbrio, né, priorizando o que é da política pública municipal, que é o desenvolvimento social na área de educação, de saúde, de cultura, de lazer, de transporte público, mobilidade, como que nós vamos conseguir isso? Eu acho que esse é o exercício que nós estamos procurando fazer, debatendo lá fora, debatendo aqui, buscando a referência, trazendo projeto. Essa referência de hidronel para nós, não é nada utópico, não tem nada de utopia aqui. Ela é uma referência de um planejamento metropolitano do governo do estado e o governo do estado fazer, não vai fazer, não fez. Fez um pouco, não vai conseguir fazer. É a cidade de São Paulo, é isso que falta pra avançar esse projeto. Falta a cidade de São Paulo, né? O município de São Paulo que tem a maior condição política, política econômica, política no sentido de formulação de política pública, de avançar. Não sei se se desviei muito da pergunta, mas agora em relação às moto vias, eu não conheço o projeto é em relação à nova marginal Pinheiros, eu acho que existem diversos, bom, todos os projetos aqui, política, é isso, é disputa de vários níveis, vários grupos sociais, enfim, essa é a situação que a gente tem desde sempre. Então o que nós estamos aqui para mostrar alternativa, e é fundamental que é muito rico e que haja esse debate, poxa, vocês não estão vendo as bicicletas nós,

né? Porque agora não somos nós aqui ou nós aqui do GTI, somos nós todos nossa CMTT, nossa CMPU, agora a gente precisa abrir isso para toda sociedade e o projeto, o desenho, ele vai ajudar seja um desenho feito ou uma realidade como a gente mostrou aqui, ele vai nos ajudar justamente a ver qual que é o projeto, qual que é o projeto que nós queremos, nós como cidade, como sociedade, qual que é o projeto que nós queremos? Eu procuraria responder assim. Entendeu? Porque se a gente pegar aspectos técnicos, todos eles vão ter, a gente fica, pode, né, acho que é fundamental arquitetonicamente urbanisticamente aqui, por exemplo, mas tudo bem, é uma do lado esquerdo hoje em dia é a inteligência artificial, entendeu? Ele traz assim, quase que a pessoa pensa que é real, né? Eu mesmo confundo, mas é direito? Não é, tanto que ele já provou que tem problemas técnicos. Nós fomos lá ao barco, é talvez algumas condições instituições técnicas, estruturais, a gente vai ter que aperfeiçoar os próximos que não vão ser, a SP trans, na verdade. Mas do ponto de vista do plano municipal, hidroviário, a gente pode estabelecer, construir essas diretrizes. Então, quer dizer, vai ter um monte de barco, tudo diferente. Quer dizer, vai tudo, o barco vai vazar óleo na água e tudo bem? Não, a gente não quer isso. Então o pessoal foi conhecer, iniciativas. Existem iniciativas em outras cidades do mundo, uma alta tecnologia utilizando, por exemplo, embarcações elétricas, que o próprio professor Alexandre da energia já defendia, já na década de 90, que fosse o sistema por embarcações elétricas como o motor elétrico é muito antigo, não é uma coisa nova, né? Os barcos, os submarinos são elétricos, né? Eles, eles têm o motor a diesel pra carregar as baterias, mas eles são elétricos. Então é, na verdade existe essas tecnologias há muito tempo, né? O que nós o que precisa, é nós buscarmos a parceria da universidade, buscarmos a parceria das empresas, buscarmos o que vai atender melhor a população e mostrar o projeto da melhor forma que nós pudermos pra que a população tenha condição de falar não, eu quero aquele outro projeto, porque lá ta provado pela ferramenta que a gente tem, que é fazer um desenho, é fazer um projeto piloto e conseguir avançar. Renan, desculpa, é muito importante que o Renan também possa falar que ele tem muita experiência aqui também. É, é eu assim, esqueci de falar, mas eu sou também é pós graduando lá no lab pro, além de servidor na prefeitura e também a gente participa muito desse lado aqui e o Renan também vem dessa mesma experiência. O Renan, por favor, se puder falar sua visão.

59:01 Renan Kenji: Claro. Primeiramente, bom dia pessoal. É, sou assessor também aqui do gabinete de SMUL. É trabalho com o Wagner e a equipe, né? Na elaboração aí do plano hidroviário. E eu anotei alguns pontos aqui, né, é do Dawton, do Mauro e do Jorge, né? Queria comentar assim rapidinho que se você falou Wagner anteriormente, me desculpe assim, né, talvez, enfim, é, mas eu acho que é bom assim a gente enfim, falar de alguns pontos, novamente, né? Eu fiquei muito na pergunta do Dawton sobre a questão da ligação com o sistema ciclovário, né? E tem 3 pontos, acho que são muito importantes, no plano hidroviário, que é a transposição vertical, né? Ou seja, a adaptação e construção de novas estruturas. Sejam elas escadas, rampas, elevadores para conectar as pontes já existentes da cidade, enfim, essa orla fluvial, né, a orla fluvial. A gente define como esse espaço, né, se o Wagner puder mostrar, né? É esse espaço aí numa num Offset de 100m ou 80m, dependendo do canal. É onde a gente tem todos esses equipamentos, né, propostos pelo plano. Outro ponto importante, é a conexão entre as margens, né? É, esse é um ponto fundamental, seja ela feita por passarelas, para pedestres, ciclistas, seja ela feita por inclusão de novas pontes, e aí a gente fala de pontes completas, né? Pontes tanto para carro, mas também com espaço para pedestres, para ciclovias. Enfim, tudo isso faz parte dessa ligação que a gente quer com o tecido urbano, né? Tornar essa orla fluvial aí mais integrada com a malha urbana. É então assim, é isso, né, esse daqui é um primeiro passo, né? Por mais que a gente discuta a anos, né, essa questão do da navegação nas hidrovias é esse daqui. É um primeiro passo, né. A gente conta também com, enfim, com todas as secretarias, a sociedade civil, né, para que a gente consiga dar sequência nessa caminhada. É sobre o Mauro, ele perguntou se já é previsto no plano diretor, no plan mob, já é previsto no plano diretor, tá, desde 2014, os artigos 255, 256, 257. Eles falam, né, da implantação do sistema hidroviário. Eles colocam quais são os componentes, né, desse sistema hidroviário, que são esses que está bem

didático, né,, tem na apresentação no desenho azul, né? Mostra todos os componentes e como é eles funcionam, como eles se articulam e também, né, sobre esse processo participativo para ser aprovado, né, o plano hidroviário. E que é o segundo passo, né? Depois dessas discussões, aqui é a gente vai né, para consulta pública, audiência pública, acho que é mais um espaço aí para gente debater o plano. Também gostaria de falar né, que em 2014, na época então vereador e hoje prefeito Ricardo Nunes ele é, incluiu né, fez a lei pra integrar né, o sistema hidroviário no sistema público de transporte é inclusive com integração tarifária e tal. Hoje já existe, né, já existe o aquático e ele já opera, se eu não me engano, há 6 meses, né, e numa operação aí é assistida, né, até o final do ano e posteriormente, provavelmente, já vai ter essa integração tarifária, né? Então acho que já está previsto. No plan mob, o que o plan mob ele fala e ele retoma, ele considera sim o sistema hidroviário e ele fala muito do sistema ainda hidroviário metropolitano, né? Acho que se o Wagner puder colocar naquele slide que mostra esse sistema hidroviário metropolitano que foi essa proposta desenvolvida na época entre o governo do estado e o lab proj, né? O laboratório de projetos da FAU USP. Então aqui ele considera, né? A gente vê em azul, né, que são todas as hidrovias, os reservatórios, a infraestrutura existente, tá, e aí em vermelho são todas as infraestruturas que precisariam ser construídas para fechar esse sistema hidroviário metropolitano, né? Então a gente vê aqui que dentro do município de São Paulo a gente tem boa parte desse sistema e boa parte desse sistema com a possibilidade já de utilização agora, de navegação agora. Então, já foi previsto sim no plan mob ele fala muito desse trabalho, né, o hidromel metropolitano aí desenvolvido em 2011 pelo Governo do Estado e o lab proj e sobre o que o George comentou, é isso, né? É, acredito que, enfim, esses são os primeiros passos, a gente já tem, né, um estudo, né, de longa data sobre isso. O plano hidroviário, ele foi debatido com outras secretarias no grupo de trabalho intersecretarial aí da prefeitura. Agora assim a gente está caminhando, né? A gente precisa dos próximos passos até para definir as atribuições das secretarias, né? E eu acho que é isso assim, né? Também se o Wagner puder mostrar o slide que fala do faseamento. O plano também ele é dividido em fases, né? A ideia é que ele seja, por exemplo, a primeira fase onde as hidrovias estão mais latentes que são tanto na (1:05:32 palavra inaudível) quanto na Huarapiranga, né? Lá, hoje é muito fácil assim a navegação. É basicamente construir os portos, né? E você já tem uma hidrovia existente, né? Tem suas questões, né, problemas também. Eu não sou o técnico da prefeitura mais qualificado para falar nesse momento da questão de dragagem e tal, mas é uma realidade. É um problema que a gente tem que lidar, né? E que também a ideia do plano hidroviário, prevê essa questão. Mas depois a gente coloca em outras fases, né? Com o Pinheiro superior, o inferior, que tem é uma dificuldade intermediária e depois, né, indo para o Tietê central, que já tem mais dificuldades e por último, o Tietê a leste da eclusa da Penha e o próprio Tamanduateí, né, que enfim, o plano prevê essas hidrovias dentro desse faseamento, né? É, não sei se consegui, né, complementar, responder a todo mundo, mas vou ficar também aqui à disposição também para apoiar o Wagner e todos vocês, mas contamos enfim, com todos os técnicos da prefeitura, apoio do estado, da sociedade civil, e acho que é isso. Obrigado, viu, gente?

1:06:52 Dawton: É eu, eu acho que esclareceu bastante, eu acho que o George voltou aí...

1:06:58 George: Me permite uma réplica rapidinho, me permite.

1:07:01 Dawton: Ok, deixa o Alexandre falar primeiro, depois você volta rapidinho.

1:07:06 Alexandre: Bom dia, pessoal, tudo bem?

1:07:11 Dawton: Bom dia, Alexandre, tudo bem, escutamos bem.

1:07:15 Alexandre: Minha Câmera eu acho que não vai querer abrir, não sei porque, embora eu a tenha testado, mas vamos lá, estou por aqui, bom dia, vou até fechar depois para não piorar o áudio. Primeiro parabenizar o material apresentado, é quem trabalha com projeto, sabe da importância de gerar um plano, sem plano não dá para executar. E aí você tem todos os dobramentos necessários,

né? Sonhar é necessário. A utopia faz parte do processo. Eu acho que a gente tem que também sonhar. Realizar ou não? Obviamente vai depender é de um conjunto de fatores, passando pelo, aquele que nós elegemos, pela estrutura estabelecida, recurso e a sociedade em si cobrar a Entrega do que foi empenhado, prometido e etc. Então acho que tem o nosso papel aqui a ser exercido. É algumas das perguntas que eu iria fazer já foram respondidas. Cito a questão das bicicletas, cito a questão da substituição dos veículos ou do aquáticos por elétricos, né? Que não seriam poluentes. Isso, isso é fundamental, não que bateria também não polua. Obviamente a gente tem que ter um contingenciamento e tem toda uma questão de mitigação de risco. É, e eu ali vi, é, e gostei muito das questões ligadas ao uso para transporte de carga. Vi ali o uso, por exemplo, de transporte de lixo coletado e etc. A questão da dragagem, eu tenho uma pergunta a fazer com relação ao que está sendo feito com o material. Existe, inclusive estudos para o uso desse tipo de material para geração de desse tipo, né, que podem ser considerados potenciais, reutilização ou reaproveitamento ou uso outro, né? Para onde está indo hoje esse material na questão ambiental? Essa é minha primeira pergunta, e a segunda é, e aí talvez seja falha a mim, já esteja no material, porque passou rápido para mim, né, que eu vou ler com calma quando a gente tiver acesso né, a esse material, depois é se as secretarias de verde, cultura e outras, né, porque eu não decorei o nome das secretarias. Mas a priori seria verde e cultura estão envolvidas nesse projeto. Para a gente fazer essa integração das pessoas que espero eu possam usar no tempo, né, que estiverem disponíveis esses modais, essa infraestrutura, né, possam ser integrados a questão da ciclovia, né, o uso do para atividades culturais. Então você tem uma maior integração da sociedade com esse modal, que é fundamental, né? São Paulo, enterrou nos últimos 100 anos, né seus rios, né? E agora o caminho de volta é caro e eu acho que não impossível, mas muito difícil, né? Então vamos é não mais afogar os nossos rios e tentar os que aí já estão, né? Não obrigatoriamente os rios, mas a nossa infraestrutura aquática usar da melhor forma. Então, voltando a pergunta aí, mais uma pergunta, desculpa. É esse, eu capturei algumas telas, eu posso, estou autorizado a usar esse material, vou fazer uma postagem no LinkedIn, eu gostaria de saber se eu estou autorizado, né? Segundo, se a gente pode ter acesso a esse material completo e depois a questão do uso do login e as secretarias, obrigado.

1:10:52 Wagner Isaguirre do Amaral: É bom começar então eu anotei aqui a questão do material de dragagem, né? Então o município hoje não faz dragagem, então a gente traz essa questão da dragagem, ponto de vista das cargas públicas, inclusive pelo hidroanel, que é o planejamento metropolitano estadual. Existem outras cargas, né, com até mesmo materiais de construção. Mas é lodo de estações de tratamento de água, de esgoto, tem outras cargas. Então, nós inicialmente é abordamos principalmente os resíduos sólidos recicláveis, que é do âmbito do município de São Paulo. O material de dragagem, ele tem, hoje, é executado pelo antigo DAEE né, que foi recentemente reestruturado, se chama SP águas, é do governo do estado, então é, eles retiram né, o material, existem contratos vigentes de execução desse trabalho, eles retiram esse material dragado, nós temos dados e fizemos reuniões com o pessoal também técnico da área do estado. Eles nos informam que estima-se que seja de 95% desses sedimentos, sejam areia, então. É possível a utilização? É possível, é muito possível aliás, né? É, mas a manobra de retirar, eles colocam nas margens, geralmente até o material secar, né, perde, sai água e dali ele é transportado pelo modal rodoviário para cavas, né? Então existem algumas cavas para as quais são destinadas, então é um material praticamente, ele não tem um aproveitamento. Na visão do plano municipal hidroviário, dessa economia circular, é fundamental que tenha. Então a gente tem o eco parque, né, que é o equipamento municipal que seria o Porto de destino, então lá é possível a gente ir no eco parque, na modalidade do eco parque fluvial, ele deve avançar, né, no processamento desse material e principalmente dos resíduos recicláveis. Os recicláveis já dá para a gente fazer, né? No nível município, da nossa competência, o material dragado demanda como lá no final da apresentação a gente indicou a necessidade de articulação institucional com nível estadual também. Então depende ainda de uma de construção. Sobre o material... só um minutinho, desculpe. É, a gente tá, tá

sistematizando a publicização das apresentações e é através da nossa assessoria de comunicação, né? Ascom. A gente vai passar, na sequência, eu pediria se possível para o senhor aguardar. É a gente teve uma apresentação recente na cmptu, né? O conselho municipal de política urbana que está disponibilizada no YouTube, né? Lá tem uma apresentação, deve ter um ou outro slide diferente, mas lá tá, tá público, né? Então acho que é um dado que com certeza é tranquilo utilizar, mas esse material também muito em breve a gente vai disponibilizar. Não sei se respondi tudo, mas estamos aqui para responder, se o Renan também quiser, por favor complementar, acho que é fundamental.

1:14:33 Renan Kenji: É só é complementar, né? É que enfim, todos os portos, né, eles são dotados de um, eles são nomeados no plano hidroviário, como eco portos, né? E além do dessa questão do embarque de passageiros, enfim, tem a questão de implementar, né, estruturas aí de coleta, de resíduos sólidos pré-triados, né? Então esse eco parque. Inclusive, a gente pegou esse termo do ecoponto, né? Então não seria bem um ecoponto, mas ele faz parte da ponta desse sistema para receber esses resíduos pré - triados, né? E servindo também como uma base aí de educação ambiental aí para população, né? A gente tá na beira das águas, nas margens, tanto nas represas. E aí no futuro nos rios, né? Nos canais. Então acho que essa questão da educação, né, como o Alexandre comentou, é faz muito parte do enfim, de toda proposta, né? Inclusive prever com barcos de educação ambiental e na outra ponta, no caso do destino é já há uma estrutura prevista no plano diretor chamada é Eco parque. Aí o que a gente propõe é o eco parque fluvial. Se o Wagner puder colocar no slide que tem. Basicamente o eco Parque é essa estrutura, né, de recebimento, triagem, tratamento desses resíduos sólidos. E aí o que a gente coloca é que os resíduos sejam transportados, via fluvial e eles sejam recebidos por essas estruturas de tratamento e destinação de resíduos, pelas hidrovias, né? E hoje é tudo transportado por caminhões, né? Por exemplo, o Wagner comentou sobre essas cavas, muitas vezes essas cavas ficam longe do ponto de destino, da dragagem. E a ideia é fazer um sistema que essas distâncias sejam mais aproximadas e que possa ser usado, as hidrovias. É não só pra passageiros, mas também como cargas, né? Não só cargas de resíduos, mas também possivelmente no futuro, cargas comerciais, enfim, né, como outros países aí fazem. E sobre a integração, com o verde, a gente tem conversado bastante com o pessoal e a gente também. Acho que um dos mapas apresentados, ele fala da integração dos parques propostos, né? Pelo verde e a inserção, né, desses parques, no que a gente chama de orla fluvial, né, que são esses é 100 ou 80 m, dependendo do tamanho do corpo d'água de margem dos canais. E acho que é isso, viu? Wagner, acho que o George também, ele vai concluir, depois a gente pode falar um pouquinho mais depois da fala dele.

1:17:47 George: Bom, obrigado, eu só queria, já falei anteriormente, mas de qualquer forma eu perguntei se o secretário estava presente. Porque quando eu disse, na minha primeira fala em relação a projetos que estão na Secretaria dos transportes, né? E projetos conflitantes com esse, projetos ligados ao rodoviarismo, ligados ao transporte motorizado individual. Esses projetos estão mais adiantados, como a linha de tempo de vocês, o cronograma de vocês é um programa cronograma extenso. A gente precisa de comando, né? O comando é são as pessoas acima que vão decidir a partir de projetos que estão conflitantes, que estão na mesa da prefeitura. Qual que é a prioridade da prefeitura. A gente vai quem vai decidir ultimamente é o secretário, prefeito, se o objetivo é levar para frente esse tipo de projeto que cumpre com odss, que leva a questão da sustentabilidade, é da ecologia, da preservação dos nossos rios, se esse projeto vai para frente ou se os projetos que estão mais adiantados são os projetos que são opostos, opostos, que não cumprem com nenhuma ODS, que são ligados à poluição de veículos ligados ao rodoviarismo, ao asfalto, etc, etc. Esses projetos estão mais adiantados. E esses projetos estão na mesa do secretário, na mesa do prefeito, são decisões, decisões políticas que vão acontecer. O projeto da nova marginal ele está judicializado, mas já foram feitas audiências públicas, já foi feito até estudo de arrima, esse tipo de coisa que está bem na frente. Caso esses projetos sejam executados por opção, opção do secretário e do prefeito, este projeto, parte deste projeto que está sendo feito aqui, mostrado, muito bonito,

muito legal, que ainda é somente um PowerPoint. Este projeto, parte dele vai acabar no lixo e a gente vai ter perdido esse nosso tempo aqui e a gente vai ficar no “e se”, “e se”, porque vai ter é vias para carro, um monte de carro passando e não vai dar mais para fazer nada. Então o que eu peço aqui é um apelo para que o secretário, o prefeito, se posicionem, porque os projetos estão aí, estão seguindo paralelamente e pelo que a gente viu historicamente, e pela postura do prefeito, do secretário, o que vai vencer é a opção 2. O rodoviarismo, os motores, a poluição e tudo isso que a gente em tese não acredita aqui na cidade é, mas de qualquer forma, agradeço. Espero que a opção sustentável, opção mais racional, um convite à razão que a gente faz. Para que as opções mais racionais, mais sustentáveis, é prosperem e sigam em frente. É obrigado e é isso. Espero que a gente já passe para a próxima pauta. Obrigado.

1:20:43 Dawton: Só para responder aí, Wagner, secretário, está lá no gabinete do prefeito. Agora ele teve que se ausentar da reunião, que foi chamado lá pelo Prefeito, está indo lá no gabinete do prefeito, né? E não, eu vou passar a resposta para o Wagner e para o Renan. Mas com toda certeza, um projeto não inviabiliza o outro e vou falar, eu vou falar mais uma vez, né? Eu acho que foi o Renan que falou dos sonhos, né, acho que foi o Alexandre. O sonho ele começa com um sonho e a realização de um sonho, ele começa devagarzinho, ele, um degrau de cada vez. Está lá o aquático já em atividade, eu acredito muito que isso faz parte do programa e já é um programa de sucesso para aquela região principalmente, que tinha aquele programa grave de mobilidade e tal. Então eu acredito de fato que isso não vai parar mais, eu tenho certeza absoluta. Mas com relação a priorização dos trabalhos, é um projeto governamental mesmo? A discussão, ela vai a público, passa por todas as audiências públicas. Eu acho que, inclusive, um dos objetivos dessa apresentação aqui no CMTT já é a apresentação das propostas para que novas propostas sejam acrescentadas ao plano, quer dizer, que nem eu coloquei aqui a questão da bicicleta, né e vou insistir que isso apareça nos mapas, né? Realmente tenho a certeza absoluta que ele não vai ser deixado de lado, não tenho dúvida, com relação a nenhuma que faz parte do programa do governo, o plano aquaviário. Mas, um plano que está previsto lá no pde, no plan mob. O plano não pode inviabilizar o outro. É isso, é, vou passar a palavra aí para o Wagner.

1:22:53 Wagner Isaguirre do Amaral: Obrigado pessoal, acho que é muito rico o debate para nós que estamos é, a 1 ano, mas quase um ano, né? Focados no plano municipal hidroviário. É incrível poder ter visões diferentes, e ver os desafios que nos esperam, né a cada momento na construção de um projeto, de fato, é uma escala, é ampla, a cidade de São Paulo, em muitos números, ela é muitas vezes dito que é um país, né? É importantíssimo a cidade de São Paulo para o país e é uma das cidades importantes que tem um impacto muito relevante no mundo todo, por conta da economia, por conta da política, por conta das soluções que escolhe. Então é nós vemos que se puder nos simplificar, trabalhar assim, tentar simplificar muito que a opção do transporte rodoviário. É lógico que ela tem muitas implicações econômicas e políticas, mas nós temos atualmente várias camadas de emergência, né? E é essas camadas de emergência, o nosso corpo, 70%, no mínimo, aí é água. Então nós somos água, nossa vida é relacionada a água. Então se nós não tivermos opções, não tivermos projetos nosso fim é catastrófico, né? Então, nós temos isso todos os dias pelo mundo. É inclusive no Brasil, inclusive eventualmente em São Paulo, gravíssimos problemas, e eu estou falando isso porque é o nosso contexto. Nós estamos falando da orla fluvial urbana, né? É, tem diversas outras soluções anteriores, mais amadurecidas, projetos em andamento, nosso papel, acho que muito mais é aqui na formulação do projeto. É justamente dar condições, organizar conhecimento técnico da melhor forma possível, construído de maneira participativa, para que ele apresente soluções. que sejam viáveis, né? E que tenham a população tenha condição de lutar, porque os projetos eventualmente sejam, tenham algum antagonismo com esse, com esses estudos, eles também tem uma expressão política e por isso que eles estão acontecendo há tanto tempo. Então a gente precisa ter é esse debate é fundamental, né? Nas próximas reuniões, no processo participativo acho que é fundamental ter que ocorra esse debate e que a gente aproveite, procure aproveitar, nós

vamos, lógico, inclusive as críticas são fundamentais para que nós aperfeiçoemos o nosso trabalho, que é um trabalho técnico, né? Mas que tem a sua implicação política para a cidade de São Paulo, na formulação de uma política pública, é de uso das águas de requalificação do entorno dos corpos hídricos, que na verdade, a gente fala água da cidade, mas é a cidade que é da água, que é a nossa verdade. Obrigado, aí pessoal, até mais. Obrigado.

1:26:16 Dawton: Bom é, eu acho que não tem mais nenhuma inscrição aqui. Queria agradecer aí o Wagner e o Renan pela disponibilidade de nos trazer esse projeto maravilhoso, né? É eu, eu entendo que é mais uma alternativa, nós não podemos esquecer isso, né, que é mais uma alternativa. E mesmo que a princípio seja muito focado na questão de cargas, né? Eu tenho certeza absoluta que em muitos momentos ele vai ser uma excelente alternativa e atender um percentual muito significativo em determinadas regiões, a mobilidade urbana, a mobilidade ativa, inclusive. É claro que nós não podemos deixar de pensar numa cidade como São Paulo, que hoje com 12, 5 milhões de habitantes, é ter poucas alternativas. Elas vão atender todas as demandas necessárias na cidade. Então, quanto mais alternativas e mais viáveis e mais sustentáveis, com certeza nós vamos fazer da nossa cidade uma cidade melhor. Mais uma vez eu agradeço a vocês pelo excelente projeto. Tenho certeza absoluta que é o início de uma construção. E é isso mesmo, tudo isso não passa de uma construção, de um grande plano pra cidade. E quem sabe lá na frente nos tornemos realmente capazes de atender toda demanda reprimida de carga e mobilidade da cidade de São Paulo. Bom dia para vocês e muito obrigado. Se vocês quiserem permanecer na reunião, por favor permaneça. Vamos passar para a segunda pauta, não sei se você quer fechar com alguma coisa, Wagner.

1:28:14 Wagner Isaguirre do Amaral: Não, só agradecer mesmo, pessoal, muito obrigado e pedir a licença para o senhores desejar uma boa reunião, mas acho que a gente vai precisar sair, se tiver tudo bem com o senhores, a gente agradece aqui. Um abraço a todos, bom dia e bom final de semana aí depois para todo mundo, obrigado.

1:28:27 Dawton: Eu que agradeço vocês. Vamos lá, Michele, vamos para segunda pauta.

1:28:46 Michele Perea Cavinato: Vamos lá, partir de para segunda pauta é o Senna Madureira. Então é apresentação e debate sobre o túnel Senna Madureira, convidar o Ari que está cuidando desse projeto conosco.

1:28:57 Ricardo Pradas: A gente vai tentar fazer com a Câmara aberta, tá? É, mas vamos ver se consegue.

1:29:05 Dawton: Perfeito.

1:29:09 Ariovaldo: Bom dia a todos. Meu nome é Ariovaldo. Eu sou da Secretaria Municipal de transportes e sou engenheiro responsável pela execução da obra do túnel Senna Madureira, do complexo Senna Madureira.

1:29:31 Ricardo Pradas: Vai incluir a apresentação, Michele.

1:29:35 Michele Perea Cavinato: Pode. Vocês conseguem subir por aí?

1:29:42 Ricardo Pradas: Eu tenho o vídeo, mas eu não tenho apresentação. Se tiver, me manda. Eu subo por aqui.

1:29:49 Dawton: Sobe por aqui mesmo, você tem apresentação?

1:29:58 Sandra: Você me chamou? É a Sandra?

1:30:04 Dawton: Não.

1:30:06 Sandra: Ah, tá, meu filho ouviu demais, obrigada.

1:30:12 Dawton: Bom dia, Sandra.

1:30:24 Michele Perea Cavinato: Ricardo, eu te peço um minuto pra procurar aqui a apresentação. Se vocês quiserem ir falando sobre o projeto.

1:30:42 Ariovaldo: Estou fazendo então um breve histórico. Essa licitação começou em 2010. Ela Foi assinado o contrato em 2011 pela siurb. E agora em 2024, ela veio pra Secretaria municipal de transportes e foi feito 11 aditivo, né? Transferindo esse contrato da siurb pra Secretaria municipal de transportes, em abril foi dada a primeira ordem de início pra gente ver as licenças ambientais, o sistema de compensação ambientais e o pddt todo plano de desvio de tráfego estão concluídos, né? Nós temos a licença de implantação ambiental, nós temos o termo de compromisso ambiental, nós fizemos o estudo de viabilidade ambiental e demos início a segunda ordem de serviço agora em setembro, que foi dado justamente para início das obras nos túneis.

1:31:59 Ricardo Pradas: É, eu vou aproveitar, Michele, vou tentar colocar aí, vou compartilhar a apresentação que tem na internet. É o que eu não gostaria e eu vi que tem mais de 80 pessoas aqui. São apresentação técnica, tá? A gente vai responder sobre as viabilidades, sobre as atribuições, e o que eu estou vendo aqui é uma manifestação. Se for fazer uma manifestação, a gente vai fazer a apresentação e vai responder tecnicamente, ficar postando não às árvores, não ao túnel. Isso não é técnico, só isso, tá? Vou passar o vídeo compartilhado.

1:32:40 George: É político, assim como a construção do túnel.

1:32:44 Michele Perea Cavinato: Ricardo, eu consegui compartilhar aqui. Eu posso fazer? Posso? Vamos lá. Eu já subi ela. Vê se todos estão visualizando.

1:33:14 Ariovaldo: Bom, eu só pra fazer uma explicação técnica, né? Essa obra é composta de 2 túneis, né? Chamado túneis sul, ligada a Sena Madureira, a região do Ipiranga, né? Do Ibirapuera até Ipiranga e o túnel norte que é da Ipiranga para o Ibirapuera. Nós temos aí uma extensão de obras de 1651 m, incluindo os túneis, mais os inboxes. É uma obra prevista para 18 meses, né, 540 dias e o orçado em 521 milhões a preços atuais é, nós temos a questão do termo aditivo por compromisso ambiental. E está prevista a remoção de em torno de 178 árvores, né, e o replantio de 266 e também tem a questão da tem um ganho, nós temos, existe um passivo ambiental e um ativo ambiental, né? Como toda obra, né, existe, nós entendemos que o ativo ambiental é bem maior do que o passivo ambiental.

1:34:34 Michele Perea Cavinato: Acho que tem microfones abertos. Gisele, se você puder fechar o microfone, por favor, Gisele, por favor, pode fechar o microfone.

1:35:03 Ariovaldo: Alô, alô, estão ouvindo?

1:35:12 Michele Perea Cavinato: Vamos lá. Pode seguir, Ari

1:35:27 Ariovaldo: Então é só voltando. Então nós temos 2 túneis, né? O túnel norte, o túnel sul, túnel norte é sentido Ipiranga e o túnel sul fazendo sentido Ibirapuera e Ipiranga, tá? Totalizando 1651 é metros de obra, né? E com relação ao impacto no trânsito, no nosso estudo, ele vai ser utilizado por em torno de 40 mil veículos, para exatamente eliminar aquele ponto, né, que existe entre a avenida Senna Madureira e a Domingos de Morais. A Senna Madureira impacta no domingo de Morais também, né? Com esse trânsito no sentido quando vai ali para o Pastorinho, dessa forma nós teríamos o túnel que iria eliminar essa demanda que hoje tá ali na Domingo de Morais no cruzamento Senna Madureira e a Domingo de Morais, e entre a Vergueiro e Domingo de Morais, também nos 2 sentidos. A previsão da obra é de 18 meses e a então foi dada ordem de serviço para revisão dos projetos e a ordem de serviço do começo de execução da obra após a emissão das licenças. Então nós temos a licença ambiental de instalação da obra, nós temos o termo de compensação ambiental, foi feito o estudo de viabilidade ambiental e temos o Tpv. Após a emissão dessas licenças, foi dada a ordem de serviço de início de começo da obra. Pode passar para outros slides, está mais para baixo já aí. Então, o cronograma, cronograma, documentação da obra, na ordem de serviço, na ordem de

serviço inicial, a ordem de serviço complementar, a licença ambiental de instalação, o termo de compensação ambiental. O termo, o o T-pov e baseado nesse T-pov, foi feito o PDT, né? Foi feito o plano de desvio de tráfego já está concluído também e está sendo implantado. O traçado da obra aí, a chegada aí na Ricardo Jafet, né?

1:38:14 Orador não identificado: Não é na Ricardo Jafet,

1:38:20 Ariovaldo: Na Embuaçu. É. Continua sendo na Embuaçu ali, né? Aí a Embuaçu vai estar interdita com a Ricardo Jafet ali embaixo. Aí são as sessões dos túneis, como vai ficar a obra após concluída, vai ter o passeio lateral, né? Foi a exigência do corpo de bombeiro, foi a feito uma readequação com os passeios laterais aí.

1:39:15 Ricardo Pradas: Ô Michele, vou, vou colocar o vídeo, tá, só um instante, vou compartilhar aqui. Tá visível aí?

1:39:45 Michele Perea Cavinato: Está sim, Ricardo.

1:39:54 Ricardo Pradas: Mostra retenção de tráfego que tem todo dia, se estende por todos os túneis, a remodelação. Algumas considerações. Não sei se estou sendo ouvido direito aqui. O que trouxe uma apresentação. Isso já foi questionado por Ministério público, já foi questionado por Tribunal de Contas, já houve interpelação, seja do Ministério público da habitação, seja no Ministério Público de urbanismo, seja no Ministério Público do meio ambiente, diversas lais da sociedade civil, todas são amplamente respondidas, têm toda a documentação para implantação da licença ambiental do TAC, lógico que toda a implantação ela vai ocorrendo conforme a gente vai conseguindo fazer os TACs.

1:43:18 Michele Gregório: Ele se sente muito dono do negócio, né? Você viu ontem? Nossa, até meio...

1:43:04 Dawton: Tem alguém com microfone aberto, microfone aberto, Michelle Gregório, Michelle Gregório.

1:43:14 Michele Gregório: Parece que ele é louco, enlouquecido, assim, o negócio é dele.

1:43:17 Dawton: Oi, tem alguém falando aí...

1:43:20 George: Os administradores não conseguem fechar os microfones, quem usa o pessoal da reunião.

1:43:25 Michele Perea Cavinato: Eu fechei aqui.

1:43:27 George: Obrigado, obrigado, obrigado.

1:43:44 Ricardo Pradas: Quem é o prepotente, quem é o dono do negócio, né? Vamos, eu tô vendo aqui. Eu nunca vi George, falando com você, que você participa sempre aqui, tanta gente escrita. Então o que parece que vai acontecer hoje aqui é uma manifestação via rede.

1:43:52 George: É um projeto, é um projeto de interesse público, Ricardo, mas vamos debater aqui.

1:44:00 Ricardo Pradas: É um projeto, mas é muito irritante você ouvir falar em locais como na cidade inteira, termos de compensação ambiental e isso virou um questionamento aqui direto por conta disso, como se não tivesse feito esse cuidado ou o cadastramento habitacional para o atendimento. Parece que foi feito à revelia de todo mundo que não teve audiência pública, que não teve nada sobre o assunto, né? É essa situação, parece que foi feito assim do dia para noite e não é essa a situação,

1:44:36 Dawton: Mas vamos lá, vai Elisa Rocha está inscrita. Elisa, o Ivan, Ana, o Flávio e o George por último aqui. Vamos lá, Elisa, bom dia.

1:44:49 Elisa Rocha: Bom dia. Estão me ouvindo?

1:44:51 Dawton: Ouvimos bem.

1:44:53 Elisa Rocha: Obrigada. É bom, fazer só um comentário aqui, né? Eu sei que vocês são da Secretaria de transporte, então entendo que vocês estão realmente com uma visão fragmentada, que está olhando somente para o transporte motorizado individual e não com uma visão sistêmica, né? Que olha para as outras questões. É para um planejamento da cidade. Então entendendo que vocês estão olhando somente para transporte, é, vou deixar os meus questionamentos ligados a meio ambiente para questionar a Secretaria do verde. É, mas muito embora vocês sejam responsáveis pela obra, é, seria importante também que as questões ambientais, por mais tenham sido de responsabilidade de outra Secretaria, que vocês estivessem também mobilizados por elas. Mas eu vou concentrar aqui a minha pergunta na questão do relatório de impacto no tráfego e se vocês tiverem alguma informação para apresentar em tela assim sobre ele? Especialmente quando ele fala sobre, assim, muito em breve, né, a necessidade de ampliação das pistas do túnel de 2 para 3 pistas é assim, 2030, o que é daqui a pouco já. E também a questão, o que acontece no tráfego, né, nesse encontro da Embuaçu, que hoje é uma via com trânsito local para uma via que tem 3 pistas e que chega na Ricardo Jafet sem nenhum tratamento especial. Então esse fluxo de veículos chega em outra via que já tem um volume expressivo, num encontro simples, né, em "T". Então, como que vocês imaginam então que esse fluxo é possível de chegar na Ricardo Jafet da Embuaçu, é assim como na Itapriá, ao lado do hospital Cepaco, com essa inversão de sentido. E quais são os impactos, então, no tráfego nesses pontos? Porque não localizei no estudo de impacto no tráfego, medições e orientações do que que acontece em lugares muito sensíveis, relacionados ao tráfego mesmo, tá, obrigada. Por enquanto isso.

1:47:46 Michele Perea Cavinato: Rick está fechado o microfone.

1:47:49 Ricardo Pradas: Obrigado Michelle, desculpa. A Secretaria recebeu essa atribuição da implantação da obra de arte e começou a fazer todas as medidas anteriores a esse sentido. Nesse sentido, já foi feito o PDDT, que já dá uma demonstração de mais ou menos como vai se comportar a sinalização e todas essas medidas acessórias de grande de tráfego, que vão acontecer depois da implantação do túnel. Então, com certeza vai ter alterações de circulação não só ali na Embuaçu, também rua Cunha, provavelmente para melhorar o acesso de quem vem é da Domingos de Moraes poder acessar o túnel, entre outras medidas acessórias. Né, Elisa? Então semaforizar lá embaixo, junto a saída de Embuaçu. Talvez uma outra ligação com uma obra de arte ligando da Ricardo Jafet, sentido Ipiranga e Nazaré, e a saída para adequação para saída para direção do imigrantes, né? O túnel é uma obra em si que vai demandar outras medidas acessórias que a CET deve colocar e fazer conselho de ação viária, com alteração de circulação e política de estacionamento.

1:49:32 Elisa Rocha: Ricardo, obrigada pela sua resposta. É, vou só adicionar aqui. Então não, você não considera insuficiente que esse licenciamento, ele não está avaliando a integridade do problema. E você já está dizendo, né, que "olha, vai ser necessário outras intervenções, outras obras de arte, outros investimentos" e a análise é desses impactos, ela não está contemplada, portanto, nessa licença e nessa visão integrada, que é necessária que a gente tenha para um bom planejamento da cidade. É então assim, agradeço sua resposta, porém, permanece esse questionamento de que, a princípio, não parece que a coisa está sendo cuidada adequadamente. E eu vou aproveitar. Só para acrescentar uma pergunta que é, na licença que a Secretaria do verde emitiu, ela colocou algumas condicionantes para serem respondidas em 45 dias, prazo que já acabou, então eu gostaria também que vocês apresentassem nesse momento a resposta àquelas condicionantes dos 45 dias que já acabou o prazo então para licença, enfim, está sendo cumprida, gostaria de ver esses atendimentos todos. Obrigada.

1:51:05 Ariovaldo: Essas condicionantes elas já foram respondidas, já foi feito uma revisão e já

foram complementadas. Se você tiver acesso ao processo do verde, ontem já foi feita uma nova complementação desses condicionantes. Então, tem condicionantes que são imediatas e tem condicionantes que são atendidas no decorrer da obra. Então, as principais condicionantes já foram atendidas e já foram complementadas. Se você acessar o processo do verde hoje, você já vai ter acesso a essas complementações dessas condicionantes. Foi cumprido o prazo de 45 dias, o verde fez uma revisão dessa condicionante e nós complementamos essas condicionantes ontem. Se você tiver acesso, depois você pode ver essas novas complementações das condicionantes.

1:52:01 Elisa Rocha: Peço a gentileza de você colocar os SEI desse processo aqui no chat para publicidade e também se assegurar que as informações estão todas públicas para que a gente possa acessar. Obrigada.

1:52:17 Ariovaldo: É, eu vou colocar. E essas condicionantes, elas estão públicas, não estão restritas.

1:52:30 Dawton: Muito Obrigada. Vou passar a palavra para o Ivan.

1:52:40 Ivan: Oi, vocês me escutam? Me veem?

1:52:46 Dawton: Não vejo, mas escuto bem.

1:52:47 Ivan: Ah, deve ser um problema com a Câmera. Acho que agora foi, né, que eu estou me visualizando aqui. Aí é a questão da qualidade do celular. Bom, é primeiro agradecer. Aí a oportunidade de fala. Meu nome é Ivan, eu componho o diretório municipal do psol. Então eu vou contrapor aqui a fala do secretário municipal, do engenheiro, que está aqui falando, Ah, vamos responder somente questões técnicas e a manifestação é política, as questões técnicas são políticas também, secretário, é isso que eu queria deixar pontuado, certo? Eu sou morador da região. Essa questão do trânsito, ela é de décadas, né? Como você mesmo trouxe, o início desse projeto lá da gestão Kassab. Esse modal que vocês estão aplicando para questão da Senna Madureira já está ultrapassado, se eu não estiver enganado, não vai suprir a questão do trânsito. Vocês estão falando que vai fazer um primeiro túnel, que vai jogar o trânsito para dentro do klabin, para depois ter um outro túnel, porque ali vai ter 1 km dentro do Klabin, indo até a Ricardo Jafet. Então, eu queria entender. Vocês estão falando da que está tudo disponibilizado, eu agradeço a fala impecável da Elisa antes da minha, porque ela já questionou algumas coisas que eu queria falar. O processo SEI da licença ambiental e outras partes dentro do processo, eles estão restritos. Eles estão restritos. Nós tentamos ter acesso para estudar tudo isso que vocês estão afirmando e a gente não consegue olhar o processo por inteiro, porque vocês colocaram inúmeras restrições. O prefeito, né, a Secretaria colocou inúmeras restrições em diversas partes do processo. Então assim, do que vocês estão com medo que a população veja, essa é uma das minhas perguntas, qual é, onde que tá sendo feita coisa errada que aí tem que colocar um processo sigiloso para a sociedade civil não ter acesso. Ontem eu estive na Souza Ramos. É impressionante o número de muros rachados que essa obra está fazendo nas casas ao redor. Aí o engenheiro Ariovaldo não estava presente, mas os moradores ali falaram que a pessoa responsável ali falou que ia reconstruir o muro. Inclusive, está numa reportagem do portal Metrôpolis a entrevista com o morador Roberto Mônaco, certo? Só que tem outros muros que já estão rachaduras por completo. Eles ainda não caíram, mas podem cair inclusive em crianças que brincam no local, né? Então, assim, o descaso com a população e principalmente com a população mais pobre do klabin, que é a comunidade de Souza Ramos, está latente nessa obra. Eu queria entender se para Secretaria de transporte, mobilidade urbana, a vida das pessoas, não importa porque como fomos tratados ontem pra e olha que não só não tinha só a sociedade civil não, gente, quem está aqui acompanhando a reunião e não estava presente, ontem tinham 3 parlamentares juntos e foram destratados da mesma maneira, porque parece que o governo está querendo esconder algumas questões, né? E aí eu não estou falando, porque o que que se você for na Senna Madureira, com a Botucatu agora, os funcionários vão falar, Ah, é só o meu trabalho. Eu estou

apenas cumprindo ordens. Gente, essa mesma desculpa do Eichmann é quando foi questionado sobre os Campos de concentração nazista. Eu só estava cumprindo ordens. Gente, que resposta é essa para a sociedade civil? E ainda perceber que a sociedade civil se organizou e estar presente na reunião do conselho e falar, não vou responder questões políticas, me atenho a questões técnicas. Onde que as questões técnicas não são políticas também. Se na própria pauta que nós discutimos anteriormente foi colocado o projeto de cidade do Saturnino versus Prestes Maia, vocês estão revivendo a mesma disputa, seja em micro ou macro, que a gente já viveu. Assim, a gente está falando da de uma pauta que é do túnel, mas ela tem interligação com a pauta anterior. Por que que a nascente não é colocada no projeto, por que que vocês negam que existe uma nascente no local? São alguns dos meus questionamentos e eu vou deixar para outras pessoas falarem porque sim, secretário, a sociedade civil está organizada aqui e está organizada nas ruas e nós não vamos deixar esse túnel sair.

1:57:31 Dawton: É muito obrigado, Ivan. Não tenho dúvida que nós vamos considerar, né, todas as falas de todas as reivindicações e claro que nós continuamos com a nossa obra, como está no previsto e no nosso cronograma. Vou passar a palavra para Ana.

1:58:03 Ana Caroline: Bom dia a todos vocês me escutam? Eu me chamo Ana, sou arquiteta urbanista, mestranda em planejamento urbano e regional na fausp. Eu vim aqui pontuar que a obra do túnel da Senna Madureira tem várias irregularidades na sua licitação. As obras foram licitadas em 2011, mas desde então o projeto foi alterado. Em 2019, a licitação caducou pela falta das suspensões, que tinham que ser emitidas de 120 em 120 dias. Além disso, a primeira vez que a obra foi suspensa foi devido a uma citação na Lava Jato. Um dos ex diretores da Galvão engenharia, que é o Dário Queiroz Galvão Filho, admitiu que que o pagamento de 1 milhão de reais em propina para o Kassab para aprovação dessa obra. E eu vim aqui ressaltar que essa obra será extremamente danosa em termos de mobilidade, de meio ambiente, de questões sociais. Essa obra vai prever a remoção de 200 famílias das comunidades de Souza Ramos e Luiz Alves, a derrubada de 200 árvores da Senna Madureira e a remoção de 2 ciclofaixas. Ela também vai inviabilizar o corredor de ônibus da Senna Madureira, que estava nos projetos da prefeitura para ser entregue em 2024. E essa derrubada das árvores é um crime ambiental. Já foram removidas muitas árvores próximas da comunidade de Souza Ramos, que é uma área de CEIS e APP. Eu trouxe aqui até um vídeo. Vocês conseguem ver? Essas são as árvores que já foram removidas. São árvores centenárias que estavam na proximidade da comunidade de Souza Ramos e a derrubada dessas árvores é um crime ambiental. Por ser uma área que se trata de uma APP, as famílias da Souza Ramos que serão expulsas não vão ter provisão de habitação porque só serão oferecidos 400 reais por 6 meses por família, o que é uma quantia inviável de se alugar o imóvel na Vila Mariana. Então, essa é uma questão que vai além da mobilidade urbana. Mas tratando especificamente da mobilidade urbana, esse projeto vai na contramão da política nacional de mobilidade urbana, que prevê a priorização dos modais ativos e coletivos, sendo uma obra que prioriza apenas os veículos individuais motorizados, que deveriam ser desincentivados pela política nacional de mobilidade urbana. Essa obra também não está no plan mob, não está no plano de metas da prefeitura, não está em lugar nenhum em termos de mobilidade urbana, essa obra vai ser uma catástrofe. Porque esse projeto serve preceitos do ultrapassado o planejamento urbano rodoviário. A gente não pode continuar construindo uma cidade que priorize apenas os automóveis. Quanto mais o uso de automóveis for facilitado, mais pessoas vão estar querendo usar os automóveis por conta da demanda induzida e então, nesse sentido, essa obra não vai resolver o que ela se pretende resolver. Esse túnel, nesse túnel só passarão carros, não passará ônibus, assim como os demais túneis que existem na região. Os usuários de transporte coletivos e das pessoas que usam os modais ativos vão ficar sem alternativas. Assim, eu vim defender que essa obra seja parada, porque além dos inúmeros danos para a sociedade, a lei regular ela está contra o que está previsto na legislação e a obra já vem acontecendo de maneira suspeita e desorganizada, fazendo muito barulho na comunidade de Souza Ramos,

expondo as famílias em risco. Recentemente houve uma derrubada de um muro próximo da onde está sendo conduzida a obra. E isso está colocando toda uma comunidade em risco. Eu queria mostrar aqui também um trecho do EIA rima, porque vocês comentaram que foi realizado o EIA rima. No EIA rima citado aqui tem uma vegetação no local. Não sei, acho que vocês não conseguiram ver. Tá mostrando, tá conseguindo ver. Bom, no EIA rima é citado que a vegetação local formada por árvores isoladas. No próprio EIA rima temos uma listagem de todas as árvores que existem no local. Então dá para perceber que não são poucas árvores isoladas que vão ser removidas, que já estão sendo removidas. É esse o meu questionamento.

2:02:26 Dawton: Obrigado Ana, eu vou passar todas as falas, vou deixar para ser respondida todas no final, pelo Ari e pelo Ricardo. George, não acho que é o Flávio. Flávio Matuno.

2:02:49 Flavio Matunaga: Bom dia, vocês me ouvem?

2:02:50 Dawton: Sim, Flávio.

2:02:52 Flavio Matunaga: Bom dia, eu sou aqui da associação da Vila Mariana. É, eu gostaria de falar, eu acho que apesar de todo mundo já repetir as falas, eu acho que é importante a gente frisar que essa obra é uma obra que tem um problema de contrato, um problema de licitação que já tá até agora foi reaberto, né? Acabou de ser aberto um inquérito civil público novamente, um inquérito pelo MP sobre isso, né? Tem uma questão de meio ambiente que a prefeitura saiu, acabou de sair uma matéria na SPTV que a prefeitura alega que não tem córrego e não tem nascente e a própria prefeitura tem diversos documentos que a própria prefeitura fala que tem o córrego e tem nascente, documentos da própria prefeitura comprovando a existência do córrego e da nascente. Tem a Senna Madureira, tem árvores maravilhosas, fotos lindas da própria da Senna Madureira e tem fotos de vocês do projeto que tem a foto das árvores e depois a Senna Madureira só com cimento, concreto, que é um absurdo para para o século 21 você pensar numa coisa dessa. Mas o que eu queria falar, já que vocês são dessa secretaria, né? Eu queria, não sei se é possível a gente compartilhar uma tela aqui. Eu queria compartilhar aqui que teve um questionamento do processo 6022 de 2022, 0068568905, que foi feito pela diretora, que pergunta assim: “A análise da atualidade do projeto, já elaborado pelo menos em parte pela contratada, tendo em vista que já houve medição para elaboração do projeto executivo, este atual precisa de alterações?” O questionamento se refere a material correspondente ao projeto executivo, objeto do contrato, número do contrato, não ao projeto básico constante do projeto. Não houve por parte da divisão. A divisão que ele fala aqui é a divisão de projetos de obras de artes especiais, pavimentação e viários. A resposta do diretor Fernando Villa Vilar Lemos, diretor de divisão técnica, é o seguinte, “não houve, por parte da divisão, aprovação de qualquer elemento referente ao projeto executivo, geometria ou pavimentação”. Aí ela pergunta, “é adequado a atual realidade da municipalidade? A intervenção viária no cruzamento das avenidas Senna Madureira e domingos de Moraes integra o mapa 8 PDS sistema viário estrutural e foi mantida na recente revisão, conforme o anexo 4 da lei 17975/23. Isso reflete a necessidade de mudança na atual configuração do sistema viário local. Todavia, não significa que a solução deva ocorrer através de túnel. A resposta do Fernando Vilar, diretor da divisão técnica, novos estudos justamente com, juntamente com a CET, poderão identificar a solução compatível com a realidade atual, ou seja, a própria prefeitura disse que não é a solução atual. Essa obra foi feito um estudo, que não foi feito estudo, né, porque todo mundo sabe que foi feito uma doação por uma construtora. De um túnel que ninguém pediu, ninguém solicitou esse túnel, foi feito uma doação de um projeto que não era uma solicitação da sociedade. E aí foi feito essa doação e aí foi agora tão querendo fazer a obra, né? A própria prefeitura diz isso não é uma... não foi feito um estudo para falar, Ah, esse túnel realmente é uma necessidade. E agora a próprio pessoa de dentro da prefeitura disse, não foi feito um estudo feito pela CET. A Gente deveria fazer um estudo. Realmente ali tem um problema, tem um problema, mas a solução de túnel não é uma solução que deveria ser feita. Então, a vocês, a própria prefeitura diz, vamos fazer um estudo, foi feito esse estudo, cadê esse estudo? Que vocês fizeram? Tem o

estudo, o estudo está dentro do processo. Se está o estudo, porque na verdade, quando você entra nesse mesmo processo, tem diversos documentos fechados, né? Os SEIS estão cheios de documentos fechados. O Ministério público pediu acesso e aí agora começou a pipocar vários documentos abertos, dentre eles esse por exemplo, né? Então a gente fica tentando pescar documentos ali dentro pra gente poder ter acesso à informação. Então, por exemplo, você, vocês acabaram de passar um documento aqui para Elisa e a Elisa foi tentar ter acesso. Está meio parece que está fechado, não está bem claro que está aberto, não está. Então acho que está faltando um pouco de transparência nas informações.

2:07:30 Elisa Rocha: Se me permite a palavra Flávio, Ricardo Você passou um SEI, conforme eu solicitei, porém, ele é a respeito do termo de compromisso ambiental. Então só quero esclarecer que não foi esse o meu pedido. Eu estou pedindo o SEI de acompanhamento, as respostas aos atendimentos, as condicionantes da LAI, da licença ambiental de instalação. Então por gentileza, compartilhe no chat o SEI referente a este atendimento. Obrigada.

2:08:09 Ricardo Pradas: Eu vou ter que procurar esse outro que tá querendo, querendo ver, tá? Só tô complementando para Elisa. Eu vou ter que procurar o número do processo aqui.

2:08:20 Flavio Matunaga: É o que eu acho que ela tá falando aqui no EVA existem diversas solicitações lá, né? Com prazo de 45 dias pra ser atendido, Diversas. Eu acho que essa obra não poderia ter começado sem que aquela todas aquelas solicitações teriam sido atendidas, né? Nenhuma praticamente foi atendida, então acho que não poderia nem ter começado a obra sem aquelas solicitações serem atendidas, né? Obrigada,

2:08:45 Dawton: muito obrigado Flávio. George.

2:08:50 George: Bom dia, espero que esteja me ouvindo, estou aqui falando de novo, agradecer aqui a oportunidade, né? Eu eu fiz o pedido para que essa pauta fosse incluída. É, a gente está falando de forma, falando de forma respeitosa, de forma, tentando falar calmo, mas eu não estou tão calmo assim. Foi muito didático essa reunião do CMTT ter começado com, inicialmente, com o projeto lá do sistema aquaviário, onde tinha uma apresentação colorida, muito bonita, falando das ODSS que estavam sendo atendidas, sobre ecopontos, sobre toda uma preocupação ambiental, de um projeto que não existe, né? Apenas é uma vontade, um projeto que ainda está numa fase, é muito pequena, ou seja, é ainda é um PowerPoint que bonito tal, tudo muito colorido. Agora a gente tá no mundo real, na realidade. A realidade é corte de árvores, mais rodoviarismo e eu não quero ficar aqui chovendo no molhado. Falar da miséria, da arquitetura, do urbanismo, que é alguém gastar 600 milhões e achar que vai trazer fluidez. Isso é mentira, né? Qualquer pessoa que sabe o beabá de engenharia viária sabe que a gente ficar plantando asfalto, quem planta asfalto colhe engarrafamento e o que mais só vai acontecer é um túnel que liga, outro túnel que liga outro túnel, vai ficar todo mundo engarrafado lá dentro. É isso que a gente sabe que vai acontecer. Isso é ciência, não adianta a gente vim aqui com com enganações, que é isso que acontece em São Paulo, se cada túnel realmente melhorasse o trânsito. A gente teria uma cidade ótima, temos muitos túneis aí, muitos buracos, né? Desde os buracos do Ademar tal, vem aí mais um buraco na cidade. Eu queria fazer 2 questionamentos já partindo para a parte mais específica, né? Eu sou eleito representante dos ciclistas de São Paulo, né? Da cadeira de ciclistas e causa tem me causado muito, muito, muitos questionamentos, na comunidade da mobilidade ativa, a remoção de parte da ciclovia que foi inaugurada em 2022. Ou seja, você faz uma ciclovia em 2022 e em 2024 vocês destroem aquilo que foi acabado de ser construído, ou seja, é um desperdício de dinheiro público. Óbvio, né? E a gente tem leis vigentes que falam que toda nova obra, lei vigentes de São Paulo que toda nova obra viária de São Paulo deve incluir o espaço para mobilidade ativa para o ciclista. Pelo que eu entendi, os bombeiros mandaram vocês colocarem ali um espaço para caminhar, né? Na verdade, uma Rota de Fuga, mas porque os bombeiros pediram, não porque vocês queriam que alguém, que houvesse pedestres, mas a gente precisa de resposta em relação aos ciclistas. O que que os ciclistas vão fazer. O certo numa obra

nova, numa via nova na cidade, é que houvesse uma ciclovia incluída no projeto, ou seja, vocês já estão desrespeitando lei vigente no que eu não vi nem sinal de ciclovia, muito pelo contrário, nós estamos perdendo malha cicloviária. Eu espero que também o site da prefeitura tenha a decência de retirar aquela via do mapa cicloviário, da contagem de quilometragem. O pessoal adora fazer quilometragem, quanto as quilometragens de ciclovia. Então eu queria respostas claras para a comunidade que eu represento da mobilidade ativa. O que que vocês vão fazer em relação aos ciclistas que estão perdendo espaço? E também, obviamente a mobilidade é de transporte público. Obviamente, pelo que eu entendi também, o ônibus não passa, ou seja, só é muito focado em prioridades invertidas. O que que vai ser feito em relação ao transporte coletivo, ao transporte de alta capacidade. Ou é somente essa venda é falsa de que vai haver melhora de fluidez do que a gente sabe que é mentira. Para finalizar, eu queria fazer uma pergunta, na verdade, entender a função do Ariovaldo neste projeto, se ele é o fiscal desta obra ou que se ele, qual é a posição dele, porque eu como ciclista, a gente teve uma experiência um pouco...não foi uma boa experiência, né? Na fiscalização dos contratos das ciclovias, é, houve indícios de malfeitos, indícios de superfaturamento, indícios de problemas de pagamento. Em 2022, o senhor Ariovaldo foi afastado da fiscalização dos contratos das novas ciclovias. Mas como ninguém quer saber de ciclovia, a ciclovia, o pessoal só queria saber quando é outros governos, esse fato ficou, não ficou muito conhecido, mas o senhor Ariovaldo foi afastado de um contrato da fiscalização de 3 contratos por problemas com o Tribunal de Contas. É, eu queria saber, na verdade, se agora que ele está num contrato muito maior, é importante ele saber que assim o controle vai ser muito maior. As ciclovias ninguém percebeu, o tribunal de contas percebeu, mas a pena foi branda, né? Uma suspensão e a saída. E aí a gente fica sabendo que na verdade esse contrato, essa obra, se ela ocorrer, espero que não ocorra. Ela vai ser feita com uma atenção muito maior da sociedade do que o que aconteceu nas ciclovias, especialmente lá na região do Jaguaré. Ciclovias que nem terminaram e tão dadas como prontas aí nos contratos recentes da prefeitura. Então são esses 2 questionamentos, ciclovias, o que que vai ser feito e 2 a questão da participação, da fiscalização, como é que ela vai ser feita? Obrigado.

2:14:37 Dawton: Ricardo, se você concordar, a gente responde essa primeira etapa das perguntas depois para o restante tudo bem, vamos lá. Para não acumular muitas perguntas. A palavra é sua aí.

2:15:07 Michele Perea Cavinato: Tá fechado,

2:15:15 Ivan: Ricardo, se vocês me permitem, antes que o Ricardo comece a falar, faltou uma questão, é as obras, elas estavam ocorrendo de madrugada. Eu queria perguntar o porquê desse terrorismo psicológico com o pessoal da Souza ramos também..

2:15:41 Michele Perea Cavinato: Ricardo quer que conclua as pergunta ou você responde essa bateria?

2:15:48 Ricardo Pradas: Vamos começar respondendo. O Ariovaldo estava anotando tudo. Ele vai começar a responder aí.

2:16:03 Ariovaldo: Vamos começar aqui pela questão dos muros, tá? Houve na verdade um incidente com relação ao muro. O motorista bateu no muro. A empresa do consórcio já se prontificou a refazer o muro. Já acertou o cumulado e já está sendo equacionado. Com relação à questão da comunidade, né? Da comunidade quem está tratando de toda a tratativa vai ser feito pela Seab, vai ser feito um ponto de apoio de atendimento às comunidades, aluguel social. Isso não está fora de pauta. A proposta é oferta de uma nova moradia ou então a indenização pelo valor do imóvel. Isso é a Secretaria de habitação que vai estar cuidando disso. Então não há, não vai haver nenhum prejuízo no sentido de questão do aluguel social, que é 400 reais, que realmente não se aplica na Vila Mariana, um aluguel social. Então, a própria Secretaria de Habitação já descartou essa possibilidade. Com relação a questão das árvores, né, toda obra existe um ativo ambiental e um passivo ambiental. Então a gente entende que né, que foi feita a compensação, nós vamos cumprir a compensação que

tiver no termo de compensação ambiental, isso vai ser cumprido. Com relação a área de APP, isso nós levantamos junto a Secretaria do verde, eles estão analisando e com agravante, né? Se realmente fosse uma PP aquela comunidade de Souza Ramos estaria dentro da APP, né? Ela estaria dentro da APP, uma questão do ponto de vista de análise, também a ser considerada é com relação à questão do projeto executivo, esse projeto, ele está sendo atualizado. Nós estamos fazendo as adequações, inclusive a pedido do corpo de bombeiro, e nós estamos é fazendo toda a tratativa, foi feito as áreas de fuga que o corpo de bombeiro pediu, vai ter 2 ligações entre os 2 túneis e nós estamos fazendo isso. Com relação a questão das obras serem executadas de madrugada, isso não procede, porque até porque isso implicaria em custo adicional, adicional noturno, isso não está aprovado.

2:18:37 Ivan: Então nós temos vídeos comprovando, secretário

2:18:38 Ariovaldo: A partir de que horas, essa madrugada de vocês?

2:18:43 Ivan: Nós temos vídeo da obra ocorrendo de madrugada, secretário,

2:18:53 Ariovaldo: Então, seria bom você estar nos informando isso, porque eles não tem essa autorização para estar fazendo essa obra de madrugada. Eles podem estar recebendo concreto, estar recebendo aço, material sim, eles podem receber no decorrer da noite. Agora, a execução da obra, primeiro que tinha que ter iluminação, iluminar a obra toda pra poder trabalhar de madrugada. E isso, pelo que eu sei, não tem lá, tá? Não existe iluminação para eles trabalharem de madrugada. Agora eu não sei o que vocês chamam de madrugada a partir das 6 horas, das 7, das 8? Qual que é o horário de madrugada de vocês?

2:19:25 Ivan: A madrugada que estava ocorrendo à obra era 1h da manhã, 2h da manhã, terror psicológico com todas as famílias moradoras da Souza Ramos.

2:19:44 Ariovaldo: Olha, eu acho difícil, porque para gente trabalhar de madrugada tem que iluminar a obra. A obra não está iluminada. Outra coisa, eles podem estar recebendo material, isso sim. 1 caminhão é sempre problema de autorização de acesso de caminhões, de entrega de material e tem caminhão que são autorizados a partir das 10h da noite. Mas de qualquer forma, eu não tenho essa informação que eles estão trabalhando de madrugada, Eles não tem essa autorização.

2:20:00 Ana Caroline: Eu gostaria de compartilhar um vídeo aqui, vocês conseguem ver a minha tela?

2:20:07 Dawton: Então, ainda não, deixa ele concluir as respostas e depois a gente volta.

2:20:13 Arivlado: E com relação à questão das cicloviárias, elas foram concluídas. Todas foram concluídas as cicloviárias. Houve a época, houve um afastamento que a gente entendeu que fosse necessário. Eu já não tenho nada que me desabone, que eu continue. Eu tenho 40 anos de prefeitura, eu não tenho nada que me desabone. Eu toquei grandes obras, complexo na época de Luiza Irundina, toquei duplicação da Sapopemba, toquei a M'Boi Mirim, então eu tenho no meu currículo grandes obras, então eu não tenho só ciclovia, tá? Só para vocês verificarem meu currículo. Se precisar, eu coloco à disposição. Aí eu sou professor universitário, dei aula 30 anos na Fatec, professor de fundações e a dei aula na FEI. Sou fundador do curso de transporte da FEI e fui professor da FATEC 30 anos, curso de pavimentação e transporte.

2:21:21 George: Sobre estrutura cicloviária que está sendo perdida, que eu fiz a pergunta se gerenciado a estrutura cicloviária? E qual é a possibilidade dos ciclistas usarem este túnel?

2:21:37 Ricardo Pradas: George, posso dizer o seguinte, a gente já conversou inclusive com a equipe que está fazendo, que está fazendo a obra. Para já refazer o traçado para ter uma ligação cicloviária, que seria a ligação que existia antes pela Senna Madureira, tá? É isso que a gente vai estar prevendo de replantar, talvez, com a travessia indo pela pelo lado direito da via do canteiro

central, como era anteriormente, mas também ciclovia, não ciclofaixa, dada as características da Senna Madureira, tá? Quanto ao túnel, a gente está estudando a viabilidade de ampliar a faixa de serviço lá que a gente imaginou que vai ter pedestres dentro do túnel, para que seja possível o tráfego de bicicletas ali na via de serviço. Você vê o vídeo que a gente passou na recuperação aí do extrato dessa apresentação tem uma via aí que seria uma via de serviço que a gente está estudando maneira de transformar ela numa via para bicicleta, para trânsito de bicicleta no túnel. Embora eu prefira andar de bicicleta no lado de fora, é uma opção para quem usa a bicicleta no transporte.

2:23:01 George: O Ricardo é, você tá falando tudo, hipotético, desculpe, é uma questão hipotética, né? Você tá falando talvez fazer uma ciclofaixa, a obra já em andamento, o projeto já pronto, tudo aprovado e vocês vão ver se ver a possibilidade. Isso me parece muito estranho, muito pouco profissional, porque depois que a coisa a ser feita remendar não acontece, né? É, me parece que atender a lei, ficou depois, né, para depois...

2:23:29 Dawton: O George, espera um pouquinho, só vocês pediram para tentar colocar a ciclovia dentro do túnel. Eles estão estudando isso.

2:23:38 George: Estão estudando, mas fazendo obra. Então tem que parar a obra para estudar. Ué,

2:23:43 Dawton: Estamos estudando a possibilidade de atender o pedido de vocês, de colocar a ciclovia dentro do túnel, com mais uma alternativa. É isso que está sendo feito.

2:23:56 Orador não identificado: Vocês estão ainda vendo o cadastro da Souza Ramos? Vocês ainda estão vendo a ciclovia e a obra no pau, né?

2:24:07 Dawton: Contudo não significa que inviabiliza a implantação das ciclofaixas, da ciclovia.

2:24:11 Ana Caroline: É claro que inviabiliza. Depois que tudo estiver pronto. Como é que vocês vão fazer para colocar a ciclovia de novo depois que já tem tudo construído? Isso tem que ser previsto antes. Não pode sair fazendo uma obra sem ter um planejamento. A gente quer ver o projeto executivo dessa obra antes de ela ser iniciada, com a ciclofaixa, gostaria de adicionar?

2:24:32 Elisa Rocha: É perdão? Eu gostaria de adicionar que está previsto no estudo de impacto no tráfego a ampliação de 2 faixas de rolamento de dentro do túnel para 3 faixas de rolamento, o que significa dizer que essa faixa de serviço que o Ricardo Pradas acabou de mencionar, ela já está comprometida com mais uma pista de rolamento para tráfego de veículos motorizados individuais. É isso que consta nos estudos, então, não é isso, Ricardo? Você pode confirmar, por gentileza?

2:25:10 Ariovaldo: Só uma observação, o projeto que está disponibilizado, que tá aprovado, que foi feito orçamento. São 2 faixas de rolamento, mais o passeio. Não existe essa terceira faixa, até porque essa terceira faixa inviabilizaria o acesso da Senna Madureira com a Domingo de Moraes. Nós reduzimos uma questão do espaço do passeio, um dos passeios para poder encaixar, para poder manter os acessos das faixas da Senna Madureira com a Domingo de Moraes. Se nós jogássemos mais uma faixa, nós inviabilizaríamos esse acesso.

2:25:50 Elisa Rocha: Perfeito. Então, existe um novo estudo de impacto no tráfego que diz que é, então não vai ser classe c ou d, o tráfego nesse túnel a partir de 2030 é, então eu não estou entendendo porque está dito no estudo de impacto no tráfego que muito em breve, com 2 faixas, ele não atende a demanda de veículos.

2:26:22 Michele Perea Cavinato: Dawton, eu só queria pedir para Ana Carolina parar de compartilhar, por favor, e no momento que ela for chamada.

2:26:32 Dawton: Por favor, retira só o compartilhamento. Obrigado. Vamos lá,

2:26:47 Flavio Matunaga: Sobre o estudo. Foi feito um estudo junto com a CET para atualizar essa, como como sugeriu aqui, como ele sugeriu a pessoa da própria prefeitura, que teria que ser feito um estudo para ser compatível com a realidade atual. Ou vocês acham que não é necessário fazer um

estudo? Vocês acham que um túnel desse tamanho, dessa magnitude, com esse preço, faz sentido? Acho que é abusar um pouco da boa vontade da população, né? Fazer um túnel desse tamanho, com essa magnitude, no momento atual, com o desrespeito à natureza, com o desrespeito à população, tirando as pessoas das comunidades, ferindo o meio ambiente. Assim, são tantos desrespeitos, que é abusar muito da boa vontade da população, né?

2:27:43 Ana Caroline: É uma questão de ordem. Não está sendo seguida a ordem das mãos que estão levantada levantadas. Eu gostaria de fazer o questionamento que é o seguinte.

2:27:52 Dawton: Espera um pouquinho só, Rafaela, por favor, a palavra é sua.

2:28:01 Rafaela: Vocês me ouvem? Na verdade, eu queria fazer alguns apontamentos e foi dito que foram feitas audiências públicas. Eu digo isso porque eu sou funcionária CLT. Às 15:00, audiência pública, só funcionário público participa. CLT não libera. Então audiência pública às 15h, às 14h, é ilusório. É achar que a sociedade civil participa e não participa, porque quem é CLT raramente é liberado, não é? Outra coisa que eu também queria apontar é que eu não moro nessa região. Mas, como conselheira e acompanhando o projeto, eu vi que o túnel tem impacto em várias condições. Não é uma, não é 2, não é 3, são várias, conversem com a sociedade civil, é a nossa realidade, é o nosso dinheiro. Vocês têm que conversar com a gente. O órgão público presta serviço pra sociedade. Vocês têm que trabalhar conosco, não contra nós. Obrigada.

2:29:38 Dawton: Muito obrigado, Rafaela, Marco. Marco?

2:29:55 Ana Caroline: A gente não tá ouvindo. Omicrofone tá ligado, mas não tá saindo do som.

2:30:07 Michele Perea Cavinato: Marco, vamos passar para o próximo, então depois você volta. Ana Carolina?

2:30:13 Ana Caroline: Bom, falaram que as obras não estão ocorrendo de madrugada. Vim trazer esses vídeos para vocês verem as obras acontecendo meia-noite, que estava tendo a obra continuou isso no dia 30 do 10, continuou. Cerca de 2 horas da manhã, as obras estavam continuando nas proximidades da comunidade de Souza Ramos. E de manhã, o resultado foi esse Monte de Pedra que foi colocado lá. Eu tenho 2 questionamentos, além desse, que são: a comunidade de Souza Ramos construiu as suas casas em volta das árvores dessa região pela revisão do plano diretor, na última revisão do plano diretor, a área que a Souza Ramos está, passou a ser considerado ZEIS. Então nesse sentido e também é falando a minha outra pergunta que é, falaram que vão dar melhores condições, vai ter uma provisão de habitação. Acabou de ser respondido isso aqui agora. Eu quero saber qual que é o comprometimento quanto a isso, quando essas famílias vão receber, se elas vão ser indenizadas, se elas vão receber algum apartamento de moradia social. É isso,

2:31:38 Dawton: Silvio?

2:31:45 Silvio: Testando aqui se voltou. Bom dia a todos. Eu só queria informar para o secretário, nós aqui da TV Globo, nós estamos recebendo várias e várias denúncias referente a obra realizada durante a madrugada. Nós estamos preparando o material para divulgar, secretário, então acho, eu acredito que nem precisa do pessoal encaminhar para o senhor é só basta o senhor acompanhar a gente que nós estaremos fazendo uma matéria sobre o pessoal trabalhando à noite, tá bom, nós estamos com muitas e muitas, até agora eu contei aqui com um colega, nós temos 233 denúncias referente ao barulho durante a madrugada, só isso. Muito obrigado.

2:32:34 Dawton: Muito obrigado, Silvio, Juliana.

2:32:42 Juliana: Bom dia, agradeço essa pauta que foi colocada aqui para nosso conselho. Eu aqui queria mencionar a importância. Eu respeito e agradeço a palavra de todos. E é muito importante dizer que eu fui eleita com mais de 400 votos para cadeira de saúde e meio ambiente, trazendo a perspectiva intersetorial para o aspecto de trânsito e transporte. Então é muito relevante dizer sim.

Como é a avaliação ambiental, do impacto ambiental dessa obra está prejudicando severamente a saúde da nossa população. Como ela está acabando com a situação da biodiversidade, que já é escassa, que não tem uma qualidade equilibrada, justa, distribuído pela nossa sociedade, que todas as árvores em pé, que todas as árvores adultas, todas as nascentes, todos os corpos de água da nossa cidade são essenciais para a qualidade de vida da nossa população, para a saúde da nossa população e que a vida das pessoas e da natureza e de todo o contexto ambiental que assegura a possibilidade de vivermos na cidade de São Paulo, inserido dentro da mata Atlântica e do cerrado, seja prioridade na preservação de seus ativos para que nós possamos ter vida e qualidade de vida, preservando a mobilidade dos pedestres que todos somos, antes de ser qualquer outro tipo de modal, como seres humanos e cidadãos da cidade de São Paulo. Muito obrigada.

2:34:24 Dawton: Muito obrigado, Juliana. Carolina.

2:34:36 Marcos Martins: eu posso retomar a palavra depois?

2:34:39 Dawton: Marcos, sim.

2:34:38 Carolina: A minha palavra vai ser rapidinho. É uma pergunta rápida. E aí depois o Marcos pode continuar falando, tá bom. Vocês falaram do cronograma da obra. Eu queria saber se vocês podem disponibilizar para gente ou falar qual vai ser o cronograma das obras, né? Mais cedo, vocês estavam falando que a obra estava seguindo o seguinte cronograma e a gente quer ter acesso esse cronograma, porque se já foi apontado várias irregularidades, várias coisas que já tinham que ter sido feitas antes mesmo da obra começar. A gente quer ter uma ideia de quanto tempo a gente tem ainda, né? Eu acho importante a gente ter uma ideia do cronograma, ainda mais agora com a volta dos tapumes e ocupando mais uma faixa. Marco, pode falar e desculpe, Eu não vi quando você falou porque eu caí.

2:35:24 Michele Perea Cavinato: Carolina, é só complementar rapidamente o cronograma tá na apresentação e terminando a reunião eu publico no site, nós publicaremos no site.

2:35:39 Dawton: Olá, Marco.

2:35:42 Marcos Martins: Bom, boa tarde, eu sou o Marco, sou arquiteto urbanista, sou o porta-voz da rede sustentabilidade aqui na capital. E primeiro quero agradecer a oportunidade que tá sendo dada a aqui pra gente pela primeira vez, de poder conversar. Eu acho que uma obra dessa magnitude, que precisaria ter muito mais momentos como esse antes da execução dela, do que teve. E acho que, enfim, não preciso aqui repetir. É o que está acontecendo ali na comunidade de Souza Ramos é muito ruim, é muito cruel. As obras estão sim, acontecendo de madrugada, numa velocidade que espanta quem olha, mesmo tendo ficado paradas ali durante algumas semanas, especificamente durante o segundo turno das eleições. Foram retomadas. Estão sendo, sim, realizadas de madrugada, com entregas de Areia, com entrega de terra, com, enfim, barulho de máquinas pesadas. Como os vídeos estão comprovando e sem um cuidado, eu conversei com os engenheiros da obra lá antes de ontem, sem cuidado algum com a comunidade, com com os vizinhos, né? Inclusive, duas residências vizinhas já tiveram os muros danificados e os muros da comunidade estão para serem danificados. Esse é meu primeiro ponto. Sou morador aqui, quero falar como morador aqui da rua Embuaçu, acho que é uma rua que qualquer pessoa que transita nela sabe que é incapaz de receber o fluxo que vai vir ali da Senna Madureira, somado ao fluxo de uma nova rota para o litoral. Então todos os moradores ali da rua Embuaçu, os usuários do hospital cepaco, estão fadados aí, estão condenados a ter um trânsito permanente na frente das suas casas, em uma região que é densamente arborizada é uma região tranquila. É que, enfim, precisaria receber muito mais investimento queacho que nem é o caso, né? Como as falas dos colegas já já colocaram aí de uma visão de cidade rodoviarista que não cabe mais, esse é um túnel que é anacrônico, é uma obra anacrônica, que precisaria ser discutida com a sociedade. Eu não vou entrar nem nos méritos aí da licitação que o MP já reabriu o inquérito civil sobre isso. Eu quero me atentar aqui com uma parte

muito específica, para não me alongar na minha fala. É levando em consideração aí a boa vontade, a boa fé dos agentes públicos aqui presentes de que a lei do código Florestal brasileiro é de 2012. Recomendo que todo mundo leia ela, a comunidade de Souza Ramos está ali presente há 70 anos, né? Então a comunidade é anterior, inclusive a lei, mas ocupa assim ali um espaço de área de preservação e foi grafado dessa maneira na revisão do plano diretor, na revisão do zoneamento como uma zepan e uma zeis. Então, as duas modalidades ali estão previstas no planejamento da nossa cidade. O que não está previsto no planejamento da nossa cidade é esse túnel que não se encontra em plano algum, por mais que a gente procure. E uma outra coisa aqui que eu gostaria de informar, eu quero aproveitar que essa reunião está sendo gravada para informar vocês, eu não sei o que que o engenheiro Sérgio viu quando ele visitou e fez o relatório de vistoria lá? Mas eu convido qualquer um, me disponibilizo aqui a ir com vocês. Tem pessoas aqui que também se disponibilizam a ir lá e mostrar para vocês a nascente, mostrar para vocês o córrego. Porque assim teve algum problema de visão ali naquele dia? Talvez tivesse nublado? Não sei. Mas é qualquer pessoa que vá ali a olho nu, a gente consegue identificar que é sim, segundo a lei do código Florestal, uma área de preservação permanente. Então pra avisar a vocês que está sendo feita uma intervenção numa área de preservação permanente, embora a licença ambiental, embora o relatório, embora o estudo de viabilidade ambiental que cita por muitas vezes o corpo d'água, não caracterizem ele como tal, então, pra que todo mundo esteja ciente do que está acontecendo, já que a CMT é responsável por essa obra. E para enfim, para não gerar nenhuma dúvida, eu quero passar aqui o SEI que é o sei 605921019/0000437 -0. Essa aqui é uma obra que foi feita ali na área de preservação para melhorias ali do do córrego e que feita pela própria prefeitura, obviamente pela subprefeitura, e que identifica a nascente, que identifica o córrego, identificando assim ali uma área de preservação, então, para que fique aqui registrado e que fique informado à Secretaria municipal do trânsito que essa é a primeira oportunidade que a gente tem de fazer isso oficialmente. De que ali sim, se é, caracteriza como uma área de preservação permanente e que, enfim, pode ser que a justiça caminhe mais lentamente do que a velocidade surpreendente das obras, mas a gente vai comprovar que ali é uma APP, enfim, Serão responsabilizados os que intervirem ali ilegalmente.

2:41:04 Ricardo Pradas: Da para repassar o número do processo, Marcos? Dá para você escrever o número desse processo, que não deu para pegar para gente verificar.

2:41:12 Marcos Martins: Vou anotar no chat aqui.

2:41:14 Dawton: Muito obrigado. Aline.

2:41:24 Aline Pellegrini: Bom dia a todos, é, primeiro eu peço desculpas que eu estou aqui na Estação da Luz, então está um pouco barulhento, é meu nome é Aline Pellegrini, eu sou do da Câmara temática da bicicleta membro ativo e bem atuante aí junto à sociedade civil. Pertencço também ao coletivo bike zona sul. Bom, eu moro na região ali da Senna Madureira, frequento passo bastante ali pela ciclovia e recentemente, no período eleitoral, a prefeitura tinha tirado os tapumes ali e exposto todo o estrago que tinha sido feito ali na ciclovia, estava bem suja, sem já os tachões, enfim. E de ontem pra hoje os tapumes voltaram para o leito carroçável da ciclofaixa e para nossa surpresa, voltou ocupando um espaço ainda maior do que estava ocupando antes. Então está ocupando um espaço para além da ciclofaixa, ocupando até um pouco da faixa de rolamento dos carros. E não, não está cumprindo as normas que os bombeiros pediram. Então não tem espaço para o pedestre passar tão pouco para o ciclista, o que não é nenhuma surpresa para nós. Mas não tem alternativa para o pedestre, não tem alternativa para o ciclista, é só tem aquelas faixas indicando peguem a França Pinto, né? E as faixas, inclusive, precisam ser trocadas, porque as faixas estão deterioradas, porque elas tinham sido tiradas e jogadas no meio da ciclofaixa e estão bem danificadas. Elas não estão fazendo o seu papel de comunicar bem ao ciclista, a rota que ele deve seguir a princípio é isso. E também, os tapumes estão ocupando isso. E a gente tem notícias, inclusive de que nesse final de semana é as árvores ali dessa obra, elas vão ocupar ali. Elas vão ser

retiradas do espaço, vão ser cortadas nesse final de semana, são mais de 100 árvores e, enfim, é um prejuízo ambiental enorme. Aí como já os arquitetos, os ambientalistas que estão presentes na reunião, ao qual a gente super agradece a presença, né? A sociedade civil tá mostrando que é mobilizada, que é presente no debate desse tema super importante para gente. Então assim a gente vai, a gente está mobilizado, a gente está presente no debate e a gente está super preocupado, porque ali é um ambiente que proporciona frescor, proporciona um ambiente climatizado, que é importante para gente. A gente já tem uma cidade super impermeabilizada. No lado onde eu moro, da chácara inglesa, a gente tem ainda pouquíssimas ruas de paralelepípedo que estão sendo impermeabilizadas com o asfalto novo e isso está prejudicando enormemente. A gente já tem várias áreas de alagamento que vão aumentar e ainda com o túnel, a gente ainda tem preocupação de além de aumentar alagamento, aumentar trânsito, enfim, e o clima cada vez pior. E ainda com essa retirada de árvores que já está tão próxima de acontecer. Enfim, é. eu vim aqui mais pedir para solucionar esse problema para o ciclista, para o pedestre, que é bem urgente. E pedir mais uma vez aí juntar meu coro de todo mundo de não ao túnel do Senna Madureira, muito obrigada.

2:45:12 Dawton: Perfeito, Aline. muito obrigado. Já dado adiantado da hora, eu vou encerrar as inscrições são 12h02, previsão é acabar às 12:00 e eu vou dar a palavra para o Roberto e para o Marcelo, que estão inscritos e vou passar a palavra para fazer as respostas e posteriormente nós vamos encerrar. É Roberto, a palavra é sua,

2:45:42 Roberto Speicys: obrigado, obrigado, Dawton, eu vou ser bem breve aqui. Bom dia pessoal, meu nome é Roberto Speicys, tabalho com análise de dados de mobilidade há 10 anos. Bom dia, Michele, Rafael Camargo, pessoal, colegas aí, bom, revê-los. Minha pergunta é só sobre um ponto que foi levantado e que não foi endereçado ainda, que é a relação entre a obra do túnel e o corredor de ônibus da Senna Madureira, que está previsto no plano de mobilidade, né? Tem uma obra, tem um corredor previsto lá no plano. E pelo que passou aí da maquete, de como vai ficar o túnel, acho que acaba inviabilizando o corredor, né, que o túnel vai ocupar as faixas da esquerda, vão sobrar 2 faixas do lado direito, aí é com 2 faixas, já começa a inviabilizar um corredor de ônibus e no túnel não passa ônibus, né? E o Dawton, na fala de manhã, falou que é importante que o plano não inviabilize o outro e tal. Mas eu acho que aí tem um caso aí meio claro de uma obra que tá inviabilizando uma parte do plano de mobilidade, e u queria saber como é que vocês vão lidar com isso? Como é que fica, é porque bom vai contra algumas, determinações ali do plano de mobilidade, de estímulo ao transporte público e tal, e acaba inviabilizando essa questão do corredor. Era só essa minha pergunta. Se vocês puderem responder, eu agradeço.

2:46:58 Dawton: É, obrigado, Roberto. Marcelo.

2:47:03 Marcelo: Bom dia a todos, bom dia a todas. Eu sou Marcelo Siqueira, sou do CPM lideranças SP, gente, eu estou acompanhando agora. Comecei a acompanhar uns 40 minutos para cá, né? Eu não sei se foi falado, creio que já devam ter tocado no assunto da compensação aí ambiental com relação à retirada das 172 árvores, né? É 172 porque está sendo anunciado isso na imprensa, arduamente em relação a essa questão, e também eu queria saber é com relação à locação das famílias, porque a gente sabe que a política habitacional do município. Além de ter um aluguel social muito baixo, né, que é de 400 reais hoje, né, a gente sabe que o objetivo, muitas das vezes, é empurrar o pessoal para predinhos, tá? E prédio para pagar um carneirão de 30 anos, tá, gente? E aí, isso é muito ruim. Eu acho que tem que ter um chave a chave, né? As pessoas tem que já sair do seu imóvel, se tiver que sair naturalmente que a gente espera que esse projeto não, não vá à frente. Mas se for a frente, esse pessoal tem que ter um chave, a chave, né? Já tem que sair para um imóvel, naturalmente, diretamente para as pessoas que estão sendo prejudicadas. Então eu queria uma explanação breve, né? Naturalmente que eu acho que já devem ter explanado sobre isso, mais sobre a questão ambiental aí das árvores e também da questão da locação das famílias. Obrigado.

2:48:50 Dawton: Passar a palavra para o Ari, que vai responder,

2:49:11 Ariovaldo: Eu marquei alguns pontos aqui com relação a sinalização. Elas vão ser todas atualizadas, né, e serem retomadas isso, até porque no dia, nesse último vendaval, nós perdemos várias placas e a retirada dos tapumes. Um dos motivos que nós retiramos na sexta-feira durante o dia, é que nós tínhamos informação que haveria um vendaval muito forte e como houve, né? E a gente teria aí um estrago muito grande, inclusive com pessoas, veículos que estariam passando no entorno. E o tapume foi relocado, agora já prevendo a continuação definitiva da obra, que é realmente fazer o emboque, né? Então ele foi está sendo relocado já prevendo essa proteção da obra aí, que é a proteção dos veículos que por ali passam. Em relação às famílias, então só fechando essa sinalização vai ser atualizada, Já está sendo atualizada e a ideia é trocar as faixas por placas metálicas ou plástico para que elas possam durar mais, que realmente essa faixa de tecido não tá funcionando, mas vai ser corrigido isso. Com relação às famílias, não, não vai ter aluguel social, já tá colocado isso, a secretaria de habitação criou um grupo de trabalho que vai estar iniciando os trabalhos e a ideia é a indenização pelo valor de mercado do imóvel dele, considerando que aquilo é uma área pública. A indenização vai ser feito pelo valor da benfeitoria, mas nada de aluguel social. Ou, então, vai ser atendido, feito o atendimento habitacional em outra, em outro imóvel. Aí vai depender da família, se ela vai querer receber indenização, se ela vai querer receber uma unidade habitacional. Agora, quem pode dar mais detalhes sobre isso é a seab, porque eles que estão cuidando desse assunto, essa informação que eu participei da reunião também e com eles e a preocupação que nós temos, a comunidade, que eles não venham ter nenhum prejuízo aqui, que a gente possa realmente (2:51:30 Trecho não compreensível) de 400 reais, isso está descartado.

2:51:40 Ana Carolina: A gente quer que as famílias tenham uma política de porta a porta, que elas só sejam removidas quando elas tiverem uma nova casa.

2:51:51 Ariovaldo: Com certeza. Toda essa atenção vai ser dada pelo pessoal da Secretaria de habitação, que vai estar atento a isso, né? Porque a ideia é realmente não deixar ninguém sem moradia.

2:52:02 Ricardo Pradas: Deixa eu só fazer uma pergunta pro Marco, é, ele citou aí o processo 6059, se ele puder me indicar onde tá a existência da nascente comprovada no processo, aí com o documento, eu eu vou agradecer, tá.

2:52:30 Orador não identificado: Senhor Ricardo, tem um documento da prefeitura escrito, Circulado APP pela própria prefeitura.

2:52:36 Ricardo Pradas: Nesse processo? Obrigado.

2:52:45 Dawton: Bom, gente, não tem mais ninguém inscritos aqui, é...

2:52:52 Elisa Rocha: Perdão, olha, algumas respostas ainda não foram dadas. Eu aguardo as respostas aos meus questionamentos, por gentileza, estou aguardando o número do processo, vou repetir de acompanhamento ou atendimento às exigências.

2:53:08 George: Também não foi respondido em relação ao corredor de ônibus, né, o projeto do corredor de ônibus acho uma resposta importante para ser dada. Em que pé que está o corredor de ônibus da Senna Madureira.

2:53:29 Ricardo Pradas: Para isso eu acho que a gente precisava desse questionamento do pessoal aqui da SP trans que coordena esse tipo de intervenção. Elisa, eu acho que aquele projeto, aquele processo, primeiro que eu te passei é o de acompanhamento, tá? Em que pese a Secretaria do verde ter deixado ele restrito, acho que você via a lei de acesso à informação, a gente consegue disponibilizar para você, tá?

2:54:02 Elisa Rocha: Gostaria de esclarecer. Esse processo não é o de acompanhamento da Lai,

esse processo é de acompanhamento do TCA. Eu estou solicitando o de acompanhamento as o atendimento das exigências da licença ambiental de instalação.

2:54:20 Dawton: Bom, pera um pouquinho só, já entendi, Elisa, nós vamos providenciar, se não for esse, nós vamos verificar o que que está ocorrendo. Eu não tenho condições de te dar a resposta agora. Se ela tiver restrito, conforme Ricardo tá falando lá pelo verde, meio ambiente, precisa ser solicitado via lai, que aí realmente a live ele te obriga a abrir as respostas e dar resposta a tudo que tudo que for demandado é, é isso. Nós vamos dar respostas na medida do possível aqui. Com relação ao corredor, o que o Ricardo falou ele falou. está corretíssimo. Precisamos verificar junto a SP trans pra SP trans se manifestar com relação a isso, que nós não podemos esquecer o seguinte, um projeto desse tamanho, como diz aí, dessa magnitude, né, tem todas as secretarias da prefeitura que estão envolvidas, então elas com certeza elas têm condições de dar todas as respostas de todas as demandas que saíram aqui da nossa reunião. Então é isso. A nossa proposta hoje aqui era uma apresentação do projeto, uma apresentação técnica do projeto para que vocês tivessem conhecimento para que o maior número de pessoas possíveis dos nossos conselheiros, principalmente, tivessem acesso às informações e que pudessem contribuir com várias questões, seja elas positivas, seja elas de formato contrário, aquilo que está sendo proposto no projeto. Mas a ideia é que as pessoas possam de fato contribuir com todo o processo que está sendo feito. E é claro que essas respostas, algumas das respostas não conseguiríamos dar agora na nossa reunião, mas nós vamos a medida do possível, nós vamos dar resposta. Essas respostas vão ser dadas todas lá no nosso CMTT, né? Nós vamos colocar lá no CMTT, e vocês vão ter acesso e é isso,

2:56:26 Roberto Speicys: Só um detalhe assim, o corredor de ônibus, ele consta do plan mob. O planmob é documento da SMT, tá, não é documento da SP trans, né? O plan mob tem toda, tem todo direcionamento de toda política de mobilidade da cidade toda, envolvendo todas as secretarias. E é um documento da SMT, não é o documento da SP trans e está lá o corredor. Se quiser eu compartilho a tela aqui e tal. Mas a previsão está uma previsão, é de ações da SP trans, é do plano de mobilidade da SMT, que tem os corredores do Senna Madureira.

2:56:55 Dawton: Perfeito, é SMT, mas a área técnica, as áreas técnicas da SMT são CET, SPtrans e o DTP. Essas são as nossas áreas técnicas e quem deve dar as respostas são essas áreas. Então, neste momento, nós não temos essa resposta e nós daremos. Vocês não vão ficar sem resposta. Não se preocupe com relação a isso, nós vamos dar as respostas.

2:57:56 Ana Caroline: As obras tem que ser interrompidas até ter essas respostas e até ter onde as famílias vão ficar.

2:57:32 Dawton: Essas alternativas de interrupção de obras nesse momento, eu não tenho como te responder, porque a ordem de serviço foi dada para o início das obras. Enquanto essa ordem de serviço não for suspensa por algum motivo, ela será dada continuidade e precisa ficar muito claro para vocês que as obras serão dadas continuidade e quando houver uma ordem.

2:58:00 Ana Caroline: Isso tudo está sob investigação. Ele está sendo investigado no Ministério público, está cheio de irregularidades. Essas obras não podem continuar. Está sob responsabilidade de vocês.

2:58:13 Dawton: Ô Ana, quando o Ministério Público nos notificar com relação a isso, não tenha dúvidas, se for solicitado que a obra tenha que ser suspensa nós vamos suspender.

2:58:25 Carolina: Quando teremos as respostas? Quando as respostas virão, quando as obras terminarem?

2:58:41 George: a gente precisa de data.

2:58:46 (Impossibilidade de identificação dos oradores)

2:58:52 Orador não identificado: O projeto está em andamento. Essas resposta são necessárias para agora.

Michele Perea Cavinato: Vamos tentar organizar, por favor.

2:59:07 Dawton: Gente, se vocês continuarem assim, não dá nem para continuar a reunião.

2:59:11 Carolina: Eu tenho uma pergunta. Mesmo vocês vendo todas as irregularidades da obra, vocês que são responsáveis pela obra, vocês estão decidindo continuar com a obra mesmo você sabendo que ela está irregular, tem várias ilegalidades que vocês vocês viram, a gente apontou. Agora mesmo vocês vendo esses apontamentos, eu não terminei de falar. Mesmo vocês vendo esses apontamentos, vocês não tem o poder, mesmo sendo da sua responsabilidade, as obras,

2:59:38 Dawton: não. Eu tenho que ter uma notificação, apontamento de quem eu quero ver a notificação. Quando alguém me notificar com relação a isso, passaremos o encaminhamento necessário, é isso?

2:59:49 Ivan: Ô Ricardo, você está querendo ver, a Globo vai mostrar as irregularidades das obras de madrugada a Globo vai mostrar, já que você não está acreditando no que a gente está falando nos vídeos que a Ana colocou aqui pra todo mundo ver, a Globo vai mostrar.

3:00:08 Dawton: Ninguém está dizendo que nós não acreditamos. Eu estou dizendo, que se existe uma irregularidade,..

3:00:16 Ricardo Pradas: Dawton, só um instante, que eu peguei o link que tem no Instagram. Sabe o que ela demonstra lá? Uma entrega de material. Pedra e ferro. Pedra e ferro está dentro da área de restrição e circulação, só tem esses horários para entregar. Não tem horário durante o dia.É proibido durante o dia.

3:00:39 Pedro Pedrim: Nas imagens que foram colocados aqui no jogo que não estão colocados esses imagens, o padre mente, foi feito na madrugada na nas imagens, nas imagens que foram colocadas aqui não tem essas imagens de obras, tem entrega de material? E, nada. Eles entregaram o material e fizeram.

3:01:03 Orador não identificado: Fizeram obra na madrugada.

3:00:41 Ricardo Pradas: Nas imagens que foram colocadas aqui no chat,não estavam colocadas essas imagens.

3:00:46 Pedro Pedrim: O pavimento foi feito na madrugada.

3:00:52 Ricardo Pradas: Nas imagens que foram colocadas aqui não tem essas imagens de obra. Tem entrega de material.

3:01:04 Pedro Pedrim: Eles entregaram material e fizeram o chão, até o meio da comunidade, o chão foi feito na madrugada, porque o dia seguinte o chão estava feito aquele chão de brita. E outra coisa, um final de semana vocês não podem cortar árvores de mais de 100 anos, certo? É a árvore de mais de 100 anos. Vocês vão cortar num final de semana, sendo que já tá colocado que essa obra tem várias questões que não estão corretas. Vocês não podem acelerar a obra e já cortar uma figueira de 120 anos. Falando Ah, nós não temos nenhum projeto. Isso é um desrespeito com o cidadão que está ali, cara.

3:01:42 Orador não identificado: Além do crime ambiental.

3:01:44 Orador não identificado: De onde essa obra saiu, senhores, vocês sabem explicar?

3:01:51 Orador não identificado: Se eles conseguiram acessar o sei que tem a informação da prefeitura que é APP.

- 3:01:57 Ricardo Pradas:** Eu acessei o SEI e não achei nenhum documento escrito APP.
- 3:02:02 Orador não identificado:** Poxa, eu tô abrindo aqui.
- 3:02:07 Elisa Rocha:** Compartilhe a tela, por gentileza, com essa imagem.
- 3:02:16 Ricardo Pradas:** Eu só preciso do número do documento. Tem o numero do documento do lado.
- 3:02:20 Susie:** 01465. Vou escrever no chat 01465 obrigado.
- 3:02:39 Susie:** É um documento,
- 3:02:43 Elisa Rocha:** Compartilha o levantamento e plano altimétrico.
- 3:02:47 Susie:** E tem também decisão mencionando o olho da água, a nascente.
- 3:02:54 Pedro Pedrim:** Eu queria fazer uma inscrição, gente, eu tentei fazer inscrição desde a metade da reunião. Gostaria de finalizar.

PARTE 2

- 0:02 Dawton:** Quem está falando?
- 0:06 Pedro Pedrim:** Pedro Serdeira.
- 0:07 Dawton:** Pedro, por favor.
- 0:15 Ana Clara Barboza:** Olha aqui esse documento, eu não sei se vocês conseguem ver, ó, isso aqui é documento do site da prefeitura, APP essa marcação em vermelho foi feita pela prefeitura, ó aqui, Olho d'Água, queda do muro, isso aqui é um SEI da contenção lá do Talude.
- 0:41 Elisa Rocha:** Coloca o levantamento, por favor, Ana. Está na outra página.
- 1:05 Ana Clara Barboza:** Documentos?
- 0:53 Elisa Rocha:** Exato. Avança uma página, por gentileza.
- 1:15 Ana Clara Barboza:** Olha aqui a marcação.
- 1:18 Elisa Rocha:** Tá, pode dar um zoom lá.
- 1:25 Ana Clara Barboza:** Nascente, isso aqui é estudo da Prefeitura e agora vocês negam?
- 1:30 Dawton:** Ninguém tá negando nada, eu não falei absolutamente nada. Eu tô querendo entender o que tá acontecendo. Você estava expondo um documento e todo mundo conhecia, é isso? O Ricardo está tentando acessar ali.
- 1:52 Orador não identificado:** Agora todo mundo sabe que tem uma nascente ali, então.
- 1:56 Ana Caroline:** No EIA Rima mostra que não tem nascente.
- 1:58 Orador não identificado:** Porque o EVA fala que não tem nascente, nem intervenção em APP? Se o documento da prefeitura em obra naquela mesma área mostra que tem? A gente queria entender esse conflito de informação. Será que a avaliação foi feita num dia nublado, como disse o Marco, vocês não conseguiram enxergar a nascente porque assim existe uma informação falsa no estudo de viabilidade ambiental. Isso vai ser levado para o judiciário?
- 2:31 Orador não identificado:** É um absurdo, cara, um absurdo.
- 2:33 Rafaela:** Vocês concretaram a nascente,

2:38 Orador não identificado: ainda não concretaram não, mas estão indo em direção a ela.

2:42 Dawton; Gente, posso falar, senão a gente vai perder a organização da reunião. Pedro, pode falar.

2:51 Pedro Pedrim: boa tarde, é, eu queria colocar 3 pontos rápidos. Eu não tinha, eu não, vamos acelerar a reunião, eles querem acelerar, tá tudo bem, mas assim...

3:06 Dawton: A reunião começou às 9:00 da manhã, desculpa, tem horário.

3:12 Pedro Pedrim: Vamos focar aqui. É, eu queria entender qual é essa compensação ambiental, sendo que a gente esteve na Câmara, certo, uma audiência na Câmara, no qual o Eduardo Jorge, que foi do PV, que sempre trabalhou, que ele falou todas as prefeituras conversaram com a gente. Quando você retirava 100 árvores, ele foi em todas as construções de metrô, por exemplo, tá? A prefeitura conversava com a gente na retirada de 100 árvores, o Eduardo Jorge falou, a compensação era de 6000 a 7000 árvores. Vocês estão falando que vocês vão tirar 200 árvores. Já retiraram? Eu tenho várias fotos, árvores centenárias numa APP da Souza Ramos, tá? Inclusive, a comunidade sempre respeitou. A gente tem um cara que é quase um biólogo, que é o João, que ele tem uma ali próximo da Iguazu, ele tem uma loja de plantas. Ele plantou mais de 200 árvores na comunidade, mais de 200 árvores, várias delas retiradas, várias delas não, quase todas, né? Então eu queria entender qual que é a compensação da aí é, tá tudo bem, é a Secretaria do verde que deveria estar nessa reunião, desculpe, tá só fazendo esse adendo, são 200,

4:26 Dawton: Desculpa, Pedro, você está me cobrando uma coisa que não é verdade, nós estamos apresentando apenas o projeto, é isso que nós estamos fazendo. A nossa ideia era apresentar o projeto, tecnicamente é isso.

4:42 Ana Caroline: Como a apresentação do projeto, depois começar a obra.

4:46 Orador não identificado: Vamos deixar o Pedro concluir, por favor.

5:00 Pedro Pedrim: Vocês estão apresentando uma obra pra gente, aonde os tapumes já estão lá onde vocês já retiraram toda a área verde da Souza Ramos e vocês vieram apresentar a obra nos 45 do segundo tempo. Já tem um erro aí. A outra coisa vão, vocês vão retirar as árvores agora, já estão botando tapume e provavelmente vão tentar retirar esse final de semana, vai ter protesto, a gente vai lá na frente. Vai ter pau porque é o seguinte, vocês não estão apresentando nada, vocês estão apresentando a obra nos 45 do segundo tempo, uma obra totalmente obscura, com uma obra que teve já processo da Lava jato, certo? Vocês vão tirar, tem uma figueira ali. Eu queria que vocês fossem lá e olhassem o tamanho da figueira. A figueira tem mais de 120 anos, o cara vai vim lá com uma Serrinha, sei lá como que ele vai cortar aquele negócio. E vão tentar cortar esse final de semana, porque a gente não é besta. Ah, a obra está tendo um problema no Ministério público, então vamos cortar logo para tentar levar isso. Isso é o desrespeito com a sociedade, com todo mundo que está ali, com um dos únicos corredores verdes que tem em São Paulo agora, gente, não é? Ah, vou fazer um túnel e vou botar 200 primeiro, vocês vão colocar mudas, são 200 mudas para 200 árvores. O Eduardo Jorge falou assim, cara, isso é um absurdo, vocês tinham que colocar no mínimo, eles tinham que colocar no mínimo. Fazer uma replantação de 6000, entendeu? Agora vocês vão tirar o único corredor verde que ele liga a Senna Madureira, ele sobe pela Vila Mariana e ele desce até o parque da aclimação. Eu acho que essa gente não tem filho, porque não é possível que vocês avancem uma obra assim dessa maneira. Outro ponto, o ponto da pra mim, esse é o ponto mais importante no momento, tá, porque vocês vão fazer isso no final de semana, tá? Isso é um absurdo, vão colocar, já estão colocando tapume, tá? Tem que responder um negócio desse, porque se uma obra que tá tão absurda, vocês já vão acelerar e já vão cortar as árvores, que é a coisa mais importante, a coisa mais importante para mim ainda é a comunidade, porque eu tenho, eu tenho relação com a comunidade, mas as árvores tá equiparado, tá igual porque é destruição, igual é só

destruição. Outro ponto o túnel como o Marcos falou, o túnel cai na Embuaçu, a Embuaçu é uma rua pequena. Vocês estão falando que vai ter um fluxo de 40 mil carros na Embuaçu, vocês não têm noção, quem conhece a Embuaçu e são 500 m até chegar a Ricardo Jafet, você vai levar até Ricardo Jafet, certo? Você levou até Ricardo Jafet. Você tem um primeiro semáforo ali, já do lado direito, depois do depois do conjunto dos bancários, aquilo ali vai ficar travado até o meio do túnel, não tem sentido nenhum. A Ricardo Jafet já é parada, tá, porque ela tem vários semáforos. Ah, vamos colocar outros semáforos, não tem como colocar. Tem vários semáforos, vai tirar todos os semáforos da Ricardo Jafet e levar até a praia até Santos. Não vejo sentido nisso daí, tá? É esse ponto, um ponto que eu fiquei mais de 10 minutos outro dia. Esse túnel não precisava ser feito, podia ser feita outra obra, podia ser feita um parque, num parque na comunidade ali, um parque lindo, com córrego, com água, era um absurdo, tá? Eu fiquei 5 a 10 minutos no semáforo ali do pastorinho, esse papo de que trava tudo ali, tem 2 semáforos ali, quando se abre todos os semáforos. Ou seja, é só um engenheiro de tráfego. Em vez de começar a contratar um Monte de podador de casa, vamos pegar engenheiro de tráfego, dar emprego para galera, tá? Que deve ter um Monte por aí e fazer uma obra.

8:22 Dawton: Pedro, dá para você continuar a sua explanação porque o engenheiro de tráfego não é a questão aqui.

8:26 Pedro Pedrim: Tá, mas é o meu ponto que eu tô colocando, depois vocês colocam outro ponto. Você faz a abertura de semáforo ali, ali ele flui normal, tanto que já mudaram o semáforo ali, porque eu eu conheço um cara ali que tem uma banca de jornal, ele falou, já colocaram um semáforo junto com outro, então quando você abre ali o fluxo é normal. Agora a gente tá em São Paulo 6 horas da tarde, vai ter trânsito em qualquer lugar, tem trânsito na ruazinha aqui de casa tá, uma ruazinha minúscula. Vai ter trânsito tudo quanto é lugar. Agora você fazer um túnel sem explicação nenhuma, totalmente obscuro arrebentar com um monte de ar puro, o único corredor verde de São Paulo que tem ele vem desde a Senna Madureira lá embaixo até o parque da aclimação, não tem sentido. E outra, a Senna Madureira tem muito trânsito. A Senna Madureira, ela cai na 23 de maio, que é uma via de fluxo alto que não tem, que não tem semáforo, ou seja, você caiu ali e você vai. Você vem da Senna Madureira, também pela 23 de maio. Não tem sentido, para, não, gente, um semáforo na vida do paulistano. A gente tem que ver as prioridades que a gente tá tendo e aí o último ponto é a comunidade, é isso, a obra tá se forçando lá atrás, pode ser, tá forçando casas, tá complicando a vida das pessoas. O muro pra mim, eu já coloquei esse ponto pra mim, as pessoas, o muro da comunidade. Tem mais de 50, 60 crianças que vem da escola ali. Esse muro, se ele cair em cima, tem que colocar um engenheiro lá para fazer essa análise agora, porque esse muro vai cair em cima de criança e cair em cima de criança aí tem gente que vai responder por tentativa de homicídio, tá? Porque assim esse negócio de que está respeitando a comunidade. Não está respeitando a comunidade, não foi mandado ninguém para avaliar uma obra que tem, Ah, essa obra é muito antiga, é de 2011, OK, desde 2011 alguém mandou um engenheiro para fazer as análises das casas, para fazer os valores das casas, não, ninguém nunca conversou com ninguém, Então esse é meu ponto.

10:30 Dawton: obrigado

10:33 Ana Clara Barboza: Eu, desculpa, preciso muito fazer uma intervenção, eu preciso muito mostrar, só mais um documento para que não haja dúvidas, tá? Vocês estão vendo minha tela do computador., estou compartilhando, vocês conseguem ver? Olha, esse documento é de junho de 2024, tá? É, está em no site da prefeitura, olha aqui o relatório da vistoria. Não há presença de área de preservação permanente, não observamos a presença de nascente ou Olho d'Água dentro da área de intervenção. Não está inserido imóvel em área de proteção de mananciais. E aí um relatório técnico naquele outro SEI, na obra de contenção, ele coloca aqui claramente gente, documento da prefeitura. Além disso, a área de proteção ambiental existe um grande vale com nascente, conforme anexos. E aí lá mostra aqueles documentos que eu mostrei para vocês, ó aqui, menção, ele fala em Olho d'Água, aqui ó, em anexo, este relatório apresentado as plantas demonstrando que no local se

encontra um vale de 22 m de profundidade, uma nascente, Olho d'Água perene, área de preservação ambiental. Então, assim, a prefeitura sabe que ali é uma área de preservação permanente, sabe que ali existe uma nascente. É. O senhor disse que é até então nós estamos é apenas inferindo irregularidades, eu estou mostrando para o senhor. Mesmo assim, isso aqui não é um indício que o senhor, seria recomendável é suspender temporariamente as obras até que se verifique melhor o estudo de viabilidade ambiental. Se analise melhor esse documento de junho, esse relatório de vistoria que foi feito recentemente e que ele não diz a verdade. O senhor não acha que é uma medida adequada para ter uma obra limpa? Para que seja imune de quaisquer questionamentos.

12:37 Dawton: Bom, Ana, você apresentou os documentos, vamos olhar, vamos analisar, não tenha dúvida com relação a isso e vai ser dado, vai ser atendido e vai ser dado a direção que realmente precisa ser dada. Não se preocupe com relação a isso, ésta aí o engenheiro da obra, né? Pra poder a gente falar sobre isso...

13:02 Marcos Martins: Quero pontuar que a obra está acontecendo nesse momento, nessa área com licenciamento que não é indica a área de preservação.

13:10 Dawton: Então tá aí o engenheiro que que está participando da obra, tá tendo as informações que vocês estão apresentando e vai ser analisado, é isso? Então gente...

13:26 Ariovaldo: Nós anotamos todas as observações aqui, vamos levar. Informar o pessoal, verificar com relação a questão do licenciamento ambiental, com relação a questão das casas, está previsto fazer vistoria cautelar em todas as casas da comunidade, questão do muro, a questão de como estão cada casa,

13:45 Pedro Pedrim: Uma pergunta, quero saber quando está previsto..

13:48 Dawton: espera um pouquinho só.

13:51 Michele Perea Cavinato: Pedro, aguarda um minuto, deixa ele concluir.

13:53 Pedro Pedrim: Eu quero saber só quando está previsto.

13:57 Ariovaldo: A partir de segunda-feira,

14:00 Pedro Pedrim: ok, obrigado. Vai cortar árvores esse final de semana. É só uma pergunta que eu faço pontual.

14:14 Dawton: Isso eu não tenho como responder isso. Realmente não sei se alguém aqui tem condição de responder. Não sei nem de onde vem essa informação, mas eu vi que foi. Alguém informou, acho que para Aline que teria estava previsto remoção das árvores também não sei se isso procede,

14:41 Ariovaldo: Isso está no projeto, só que ainda o cronograma a gente não fechou ainda, tá OK? Foi colocado tapumes, para depois começar qualquer tipo de trabalho. Então não vai começar nenhum, não vai começar nenhum trabalho.

14:53 Pedro Pedrim: Não vai começar nenhum trabalho esse final de semana. É só uma dúvida que eu tenho, porque se ainda não está fechado o cronograma, ele ainda não vai começar, é isso?

15:03 Ariovaldo: Não vai começar, ainda tem a questão da colocação dos tapumes né.

15:06 Carolina: Então eu tenho um outro apontamento, você falou que o cronograma ia sair logo após a reunião, certo? Então, se o cronograma não está fechado, essa foi uma resposta equivocada, certo? Não, o cronograma geral da obra foi fechado.

15:25 Ana Caroline: E cadê esse documento? A gente quer ter acesso.

15:30 Orador não identificado: Vocês não conseguem compartilhar com a gente de novo, por favor.

15:35 Dawton: Gente, espera um pouquinho só, essa reunião não é pra isso. Essa reunião é uma reunião de apresentação técnica do projeto.

15:41 Orador não identificado: Porque não é porque a reunião é uma apresentação técnica do projeto.

15:48 Dawton: Vocês levantaram? Não, não tem questão de ordem aqui não.

15:51 Orador não identificado: Então que a gente não conseguiu visualizar a apresentação, passou tão rápido, que a gente não conseguiu visualizar.

15:58 Michele Perea Cavinato: Será publicada.

16:03 Aline Pellegrine: a gente demora muito para ter acesso.

16:05 Dawton: Se vocês continuarem assim, a gente vai encerrar a reunião. Eu estou querendo organizar e cada um fala de uma vez, por favor, o que nós estamos dizendo é o seguinte, existe um cronograma geral e esse cronograma, à medida do possível, ele é corrigido por vários motivos. Ele tem que ser corrigido porque toda obra acontece assim, né? Então é claro que não sei se tem previsibilidade e ou previsão de retirada dessas árvores. Se tiver, pelo que eu entendi, né, que o Ari tá colocando, que precisa fazer todo os fechamentos do entorno lá para poder dar continuidade à obra. Não sei se vai ser feito esse final de semana, é isso que nós estamos falando.

16:55 Pedro Pedrim: Não. Foi me colocado que não vão cortar árvore nesse final de semana. É isso que eu queria saber a dúvida

16:59 Dawton: Então é isso, não sei se ele colocou isso, é isso. Pronto.

17:04 Arioaldo: Só para fechar a dúvida nós temos que reativar toda a sinalização, mudou os tapumes, né? Vai fechar realmente aonde vai estar ocupando pela obra. E a só após a conclusão disso, que retoma a questão das possíveis supressão das vegetações. Fora isso não vai poder porque tem que estar protegido, né? Vai ter que fazer uma proteção geral ali para fazer.

17:34 Pedro Pedrim: Colocar o tapume, eles colocam rápido. Então assim colocou tapume e fechou, corta árvore. É isso que eu queria saber. Só isso.

17:41 Marco: Pessoal. Essa reunião vai ficar disponível no YouTube da Secretaria como as outras.

17:46 Dawton: Vai, gravado.

17:47 Michele Perea Cavinato: Gravada e disponibilizada.

17:49 Aline Pellegrine: As 2 partes dela, né? Porque eu vi que teve uma parte que foi cortada a gravação e retomaram a gravação.

18:00 Michele Perea Cavinato: Não entendi porque apareceu essa parada de gravação? Porque pra mim em momento algum parou. Ela está aqui com 3 horas, 44 e contínuo. Gente, é.

18:09 Dawton: Vai ser disponibilizado.

18:13 Michele Perea Cavinato: Não teve corte algum. Vai ser disponibilizado na íntegra.

18:18 Dawton: Gente, vou agradecer a vocês pela participação e pela oportunidade de ter apresentado o plano para vocês, agradecer a vocês todos esses questionamentos que estão sendo feitos aqui. Não tenha dúvida que todos os em todos os questionamentos serão tomadas as providências necessárias com relação a tudo que foi demandado aqui. E o objetivo é esse, o nosso trabalho aqui no CMTT é estar trazendo propostas, possibilidades de apresentações de outras secretarias, apresentar aqui para os conselheiros e para as pessoas que estão convidados pra participar das nossas reuniões, para que possam de fato se manifestar com relação a tudo que está sendo proposto e nós daremos os encaminhamentos necessários para essas demandas que

surgiram aqui. É isso? Então, mais uma vez,

19:22 Carolina: Muito obrigado a todos que não responderam nada, absolutamente nada.

19:19 Dawton: Então, muito obrigado assim mesmo pelo que você está colocando, não foi isso que eu entendi. Mas tudo bem, é o direito que você tem de achar que nós não respondemos nada.

19:37 Susie: A gente tinha que sair dessa reunião com seu compromisso, paralisar enquanto não fossem respondidas essas perguntas. Não para nós, mas para todas as secretarias e para vocês que estão dizendo que se dizem desinformados. Vocês que são responsáveis pela obra, vocês continuam com uma obra, sendo que vocês estão dizendo que estão desinformados?

20:00 Dawton: Não estou dizendo que não vai, eu estou dizendo o seguinte, que nós vamos tomar as providências necessárias e cabíveis, só que se existem alguma irregularidade, existem alguma irregularidade...

20:13 Susie: É visível que estão correndo para fazer essa obra. Essa obra precisa ser paralisada. Até que essas respostas venham para vocês e para nós. Vocês estão dizendo para nós em vários pontos que vocês não tem as respostas sobre os nossos questionamentos. Então vocês são os responsáveis e não tem as respostas e nós também não. Então como é que pode seguir essa obra?

20:42 Dawton: Bom...

20:48 Susie: Não, não está bom não, está péssimo, está muito ruim.

20:49 Ricardo Pradas: Uma pergunta que vocês estão fazendo sobre Secretaria do verde, vocês fazem pergunta sobre Secretaria do verde, assuntos da Secretaria do verde e você quer que a gente tenha as respostas dos questionamentos específicos.

20:58 Susie: É uma obra complexa. Vocês que são responsáveis, seriam os primeiros a ter que pedir.

21:05 Ricardo Pradas: E a partir do momento, a partir do momento que a gente tem, a partir do momento que a gente tem autorização da Secretaria do verde e a licença ambiental, o responsável por ter dado foi a Secretaria do verde. Mas então porque vou parar a obra.

21:22 Susie: Mas a gente está aqui nessa reunião longuíssima, porque essas respostas vocês não sabem e vocês estão aceitando um papel, que não tem validade porque vocês estão por cima de várias questões que foram provadas.

21:38 Dawton: Vocês vão me desculpar, você vai me desculpar, mas eu não vou concordar. Eu não vou concordar com você porque existe uma resposta da Secretaria do verde e é isso que nós estamos seguindo. Se eles mudarem a opinião por conta desse documento que foi apresentado, nós podemos mudar o nosso procedimento com relação a essa licença, quem forneceu foi a Secretaria do verde. Ponto,

22:06 Orador não identificado: Como a gente faz uma reunião como essa com a Secretaria do verde, que a gente gostaria de ter um caminhamento disso,

22:11 Dawton: Peçam lá uma reunião com a Secretaria do verde e eles vão te conceder, porque eu não posso falar com eles. Peçam lá uma reunião com a Secretaria do verde.

22:21 Susie: Vocês são os responsáveis pela obra, e vocês não conseguem articular uma reunião com todas as secretarias responsáveis? Isso é um absurdo.

22:39 Dawton: Não, isso não. Isso não é um absurdo. Existe os documentos que são necessários que nós pedimos e eles nos forneceram.

22:41 Susie: Nós vamos analisar aqui nessa reunião que há várias contradições, irregularidades

nessa obra e ainda assim vocês querem passar por cima disso, dizendo que estão atendendo as nossas demandas? Não estão? A nossa demanda é bem Clara que a gente gostaria.

23:01 Dawton: Eu vou encerrar a nossa reunião até a gente conseguir. Eu vou encerrar a nossa reunião. Eu vou passar pra vocês 2 uniformes rápidos e nós vamos encerrar a reunião.

23:21 Susie: É isso que tem feito essa gestão.

23:09 Dawton: Isso não é verdade.

23:12 Orador não identificado: Que a gente não tem resposta é verdade sim.

23:17 Dawton: Eu vou passar para vocês dois informes rápidos e nós vamos encerrar a reunião. Por favor, Michele.

23:23 Orador não identificado: Nós discordamos.

23:26 Dawton: Tudo bem? Vamos lá, Michele, passa os dois informes.

23:30 Michele Perea Cavinato: Então ó, rapidamente, tá? Primeiro foi pedido é a Câmara temática dos usuários do transporte. A resposta que tivemos é, não há previsão para abertura da Câmara temática, tipo transporte público. Todas as demandas e questões sobre o tema serão recebidas e encaminhadas nesta reunião de conselho. E a segunda foi pedido um Panorama ou algum dado sobre como andam as vistorias de ônibus. Não sei se o Eduardo pode falar por ela.

24:04 Eduardo: Oi, Mi, posso sim. Vocês estão me ouvindo?

24:04 Michele Perea Cavinato: Sim.

24:04 Eduardo: Bom, na realidade eu estou já pegando no e-mail, mas a gente fez o levantamento, né? A gente entrou em contato com a nossa agência regional aqui da leste, até encaminhou também a resposta pra você de Michelle, que eu acho que vai enviar para outro que agora esqueci o nome do outro município, que também tinha pedido a questão da faixa inclusiva, né? A gente já tem as 2 respostas.

24:28 Michele Perea Cavinato: Foi o Renan,

24:29 Eduardo: Obrigado. A gente, a gente fez as vistorias, né? Na realidade, as vistorias são realizadas de maneira frequente, pela SP trans. A cada 6 meses todos os veículos da frota passam pela vistoria com a nossa área de engenharia veicular, é só lembrando que são 13 mil veículos, né? Então é um esforço significativo, né? E é um número bem grande de vistorias que são feitas por dia pela equipe. Além disso, a gente também faz as fiscalizações cotidianamente com as equipes, da gerência regional. As linhas que tiveram as fiscalizações, foram levantadas, a gente achou algumas situações que também já passamos para o Caique. Essas ações fiscalizatórias foram intensificadas na região, de qualquer forma, ele fala de algumas coisas que a gente não encontrou, mas em outras sim, a gente encontrou e as ações fiscalizatórias resultaram também em penalidades pertinentes, conforme a gente tem no RESAN, né, que é o regulatório de multas daqui do sistema de transporte da SP trans. A gente informou as empresas, né responsáveis pelas linhas, assim como a questão referente aos veículos trafegando fora da faixa exclusiva, né, que foi no local citado, se não me engano era na avenida São Miguel. Também foi constatado irregularidade de alguns desses veículos. Também foi notificada a empresa que é a viação metrópole. E também foram aplicadas as penalidades cabíveis aí em relacionadas a essas ações. De qualquer maneira também a gente reforçou a importância disso e estamos reforçando a manutenção aí da fiscalização nesse período, nessa região também por conta desses problemas que foram encontrados. A gente sempre fica à disposição, né, para qualquer outro problema, alguma outra coisa que a gente possa tentar resolver. Eu acho que é super importante que os usuários ajudem a gente nesse quesito, não só registrando 156, mas também trazendo aqui quando for necessário.

26:49 Michele Perea Cavinato: Perfeito Edu, Muito obrigada pelo retorno. Então eu vou responder depois para os solicitantes por e-mail também pra reforçar e só como comunicação geral. O secretário tinha até comentado no começo da reunião que nós faremos uma reunião extraordinária no dia 22 do 11 pra falar sobre o novo plano cicloviário. É uma reunião de pauta única,

27:15 Carolina: Vocês acham que a gente consegue marcar uma reunião de pauta única sobre o túnel também ainda esse mês, ainda esse mês de novembro?

27:25 Dawton: Bom, eu precisamos verificar aqui, internamente, e com todo mundo aí.

27:36 Pedro Pedrim: Junto com a secretaria do verde também.

27:35 Michele Perea Cavinato: É importante que vocês especifiquem todos os tópicos ao fazer sua solicitação para nós convidarmos os participantes.

27:44 Dawton: Com relação a isso, acho que seria bom que vocês nos encaminhassem pedindo aí todas as pessoas que vocês estarem presentes, porque assim nós precisamos deixar muito claro que nós não convocamos as pessoas, nós convidamos as secretarias a participar de todos os trabalhos, de todas as apresentações que são feitas aqui. Então, podemos, vocês podem mandar uma data, mandar aí o que vocês quem que vocês querem que participem? A gente vai convidar. Isso porque tem respostas que tem que ser dadas por eles não adianta.

28:26 Michele Perea Cavinato: Rafa, Rafa conselheira nossa só levantou a mão.

28:34 Orador não identificado: Como responsável, não é com o munícipe qual secretaria solicitar. A gente está na mão de vocês. Eu espero não estar desamparada.

28:45 Dawton: Não é, eu não concordo com você, mas tudo bem, é um direito que você tem de pensar assim e você pode se manifestar assim, porque democracia é isso, né? Você pode se manifestar assim. Rafaela, você vai ser a última a falar e eu vou encerrar a reunião. E Michele, por favor encerre a reunião depois da fala da Rafaela. Muito obrigado.

29:02 Rafaela: Sobre o informe, na verdade, se eu não sei o fluxo de vocês, mas eu gostaria de ter uma resposta porque a pessoa falou comigo no dia 15 de outubro, no ônibus Ceasa Santana, às 18h25. A passageira ficou 1 hora esperando porque o ônibus não pegava e não tinha ônibus para colocar. Então eu não sei o fluxo de vocês, mas a pessoa me procurou, passou as informações e eu gostaria de ter uma resposta para ela. Ceasa 18h25, no dia 15 de outubro.

30:06 Dawton: Muito obrigado. Nós vamos anotar e passar pra você depois. Rafaela. Michele, muito obrigado, Michele. Obrigado a todos, obrigado a todos. E está encerrada a nossa reunião do CMTT no dia de hoje. Boa tarde a todos.