

78º REUNIÃO ORDINÁRIA DO CMTT

Data: 25/04/2025

Horário: online

Participantes

Alberto CET
Alecsander
Aline Silva
Ana Carolina Almeida Santos Nunes
Ana Paula Lima - Zona Oeste
Andrea - SPTrans
Antonio Carlos Vieira Abrantes
Caique Alves de Souza
Carlos Eduardo Guimarães de Vasconcellos
Carlos Henrique de Campos Costa
Caroline Duarte
Cauê Jannini
Daniella Lucas Richards
Dareska | LIBRAS
Dawton Roberto Batista Gaia
Élio Camargo
Fabio Saraiva
Felipe Lara Vogel
Fernando Peres Rodrigues
George Queiroz
Glaucia Bellei Neix
Izumu Honda
Jackeline Morena de Oliveira Melo
Joao Bonett Neto
Johnson DR CET
José Antonio
Jose Julio Rebelo
José Renato Soibelman Melhem
Juliana Gatti
Leonardo
Lucas Bispo dos Santos
Manoel Santos

MARCELO MORAES CET
Marco Antonio Portugal
Marcus Buelloni
Mariana Guimarães
Marta Lilia Porta
Mauro Calliari
Michele Perea Cavinato
Nailton Porreta
Oliver Cauã Cauê
Pamela Escolastico Rodrigues
Priscila Nishino
Rafael
Rafael Calabria
Rafael Del Monaco Drummond Ferreira
rafael@podaris.com (Externo)
Rafaela Moreira (Convidado)
read.ai meeting notes
Renan Villarta
Ricardo Pradas
Rodrigo Dias Paes Landim
Rosilda
Sandra
Sara Raquel Miranda de Araujo
silvia valente
Sonia Garcia
Thainá Campos - SMDHC/GAB/AT
Vanderlei Torroni - Bicicreteiro
Xenia Vaz

Informe

1. Atualização do Mapa de Ruídos da cidade de São Paulo – Daniella Lucas Richards, SMUL

Pauta

1. Apresentação e Discussão das Metas de Mobilidade e Transporte – Eixo “Universo SP” do Programa de Metas da Prefeitura Municipal de São Paulo.

Convidados: Caíque Costa (SEMTRA), João Bonnet (SMT) e Fernando Peres (SEPLAN)

00:00:27 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, bom dia a todos. Vamos dar início à nossa 78ª Reunião Ordinária do CMTT. Hoje, a nossa pauta é uma pauta pequena. Até o Fernando falando um pouquinho da apresentação do PDM. Ele vai explicar um pouco do que foi feito, do documento com as respostas do CMTT. Depois, nós vamos ter uma apresentação do Kaique e do Boné, que é o plano de metas, né, a apresentação do plano de metas, é um resumo do plano de metas. Nós vamos dar início com a Dani da SMU, que vai falar um breve informe sobre a atualização do plano de metas. Eu vou passar direto a palavra para a Dani e nós podemos dar início à nossa reunião. Bom dia, Dani.

00:01:48 Daniella Lucas Richards: Bom dia a todos. É um prazer estar aqui para poder passar uma informação muito boa. Eu e a Michele fazemos parte de um grupo de trabalho intersecretarial para que seja possível São Paulo ter uma ferramenta de planejamento que foi estabelecida por lei, essa necessidade, a lei é a 16.499 de 2016. O mapa de ruídos deve funcionar como um balizador para as próximas revisões de legislação, que a gente vai ter agora no futuro. O prazo que nós pactuamos com o IPT para realizar as entregas do mapa, uma parte considerável, os eixos urbanos vão ser finalizados no ano que vem e a cidade como um todo será concluída em 2029. É uma parceria sem repasso difuso e o IPT, com relação à infraestrutura dos organismos, dos órgãos de São Paulo, procura ter acesso ao que nós podemos disponibilizar. Há uma expectativa de acesso ao que pode ser disponibilizado, não foi estabelecido exatamente o que será disponibilizado, serão feitas diversas reuniões a partir de amanhã, ontem de manhã, então já tem uma matéria no site da SMU a respeito dele, e a intenção é que a partir de contagem de veículos e fluxo de veículos possa ser estimado também o ruído emitido nas vias. Há uma perspectiva de acesso a dados de câmeras ou de contagens e isso vai ser esmiunçado mais para frente, não está pré-estabelecido. Mas é uma oportunidade muito importante para a cidade de São Paulo, assim, do meu ponto de vista, ontem foi um momento muito feliz, com essa assinatura desse termo. Eu queria colocar aqui, se tiver alguma pergunta para eu poder responder, algum tipo de esclarecimento, eu fico à disposição.

00:04:39 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu queria parabenizar mais uma vez o trabalho excelente que a SMU vem fazendo, realmente eu acho que é mais uma conquista para a prefeitura de São Paulo, um trabalho como esse, Daniella. Estamos aqui abertos a qualquer necessidade de contribuição nesse trabalho, eu sei que a Michele já faz parte do grupo que vocês estão trabalhando, mas fica aqui o CMTT totalmente abertos, à disposição, para qualquer esclarecimento e contribuição nesse trabalho que vocês estão elaborando. Parabéns! Como é bom a gente ter notícias como essa, saber que nós estamos realmente evoluindo nessa questão. Eu não vi ninguém com a mão levantada, não sei se alguém tem alguma

pergunta a fazer, alguma colocação, alguma coisa a acrescentar, está aberto.

00:05:42 Michele Perea Cavinato: Eu até convidei a Dani, só para complementar, porque essa semana os conselheiros estavam movimentando o grupo com comentários de caminhões de limpeza na cidade que fazem muito barulho. Eu falei para eles desse trabalho, dessa atualização, é um grupo conduzido pela Dani. Por isso que eu a trouxe, que eu a convidei para falar um pouquinho. Bem a semana que houve a assinatura do contrato.

00:06:06 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito bom, realmente muito bom. É isso, gente.

00:06:17 Ana Paula Lima - Zona Oeste: Oi. Bom dia, gente. Bom dia, Daniella. Desculpa. Eu não cheguei desde o começo da sua apresentação. Cheguei um pouquinho atrasada. *Sorry*. O que eu entendi é que eu vi que foi firmado o termo de cooperação com vocês, o IPT. Eu acho ótimo. Eu acho que é uma coisa que nós trouxemos aqui. Não sei se você participa desse conselho, porque eu sei que vocês participam de vários conselhos. Vocês são multivalentes, mas eu não sei se você participa desse, enfim. O que a gente tinha comentado era como decidir onde instalar ônibus elétricos na cidade de São Paulo, visto que a gente tem uma meta e visto que essa meta é progressiva no tempo. Se teria uma maneira de priorizar lugares onde a população sente que o ruído atrapalha a vida dela. Uma Teodoro Sampaio. Falaram que não tinham dados para a gente conseguir identificar esses lugares onde tem mais habitação. Eu citei um exemplo, porque eu estou falando o que eu acho. Por exemplo, na 23 de Maio não precisaria de ônibus elétrico, porque eu acho que tem barulho para caramba. Eu acho que esse ônibus seria que está na Teodoro Sampaio, porque tem gente que mora. Tem também a Bela Sintra, tem ali aquele ônibus que faz aquele caminho que é Bela Sintra, Matias Aires, acho que é 177H. Tem um prédio ali na esquina, que é onde eu morei, que a gente sabe a hora que está do dia, porque quando começa a ficar muito barulho, já é oito horas, os ônibus começam a passar com mais intensidade, então você sabe que é oito horas. Às vezes, a pessoa trabalha em um horário que ela não está a fim de acordar às oito, então ela vai acordar em outro horário. O barulho para aquela pessoa atrapalha. Se o ônibus ali fosse elétrico, seria muito bom para as pessoas que moram ali, por exemplo. Como que a gente consegue ter essas informações? Falando com as pessoas, é claro, eu acho que eu moro perto do Allianz Parque aqui. A questão do barulho aqui, minha gente, qualquer reunião que você for, do CPM, que você for de qualquer lugar, vão reclamar do barulho, vão reclamar que não é cumprido a lei dos decibéis. Isso é uma questão que eu acho que, com essa junção do IPT com vocês, pode me ajudar a balizar coisas que eu acho que a pesquisa já tem capacidade de trazer. Eu acho que o IPT deve ter esses dados, acho que já deve ter um avanço de estudo da academia nesse assunto, porque realmente é um assunto que preocupa muito a todas as pessoas. Ainda mais uma sociedade que está envelhecendo. A gente tem pessoas idosas. O barulho, gente, é realmente uma coisa perturbadora. Eu acho que vai ser muito bom essa iniciativa paralelizar, e

não sei quem foi que levou para frente essa briga de ruído, que é importante. Porque a gente sabe que a técnica, às vezes, tem um entrave da política, isso é normal. A gente sabe que a população precisa ajudar, falando, gente, isso é importante. Eu acho que é para isso que este conselho está aqui, para falar para as pessoas que tomam as decisões, que elas precisam ouvir a população e que barulho é uma coisa importante. Quando os técnicos falam, eles sabem o que estão falando. Eu acho importante essa parceria. Parabenizar vocês a todos. Desculpa o atraso e muito obrigada, gente.

00:10:50 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito obrigado, Ana. Se quiser responder, Daniella, fica à vontade.

00:11:00 Daniella Lucas Richards: Só gostaria de complementar. De fato, nós que moramos na cidade, frequentamos a cidade, sabemos onde tem mais ruído, onde tem menos, por um termômetro pessoal. Já imaginamos o que faz mais ruído na cidade. Esse mapa vai servir como um diagnóstico e uma ferramenta para a condução das ações do poder público daqui para frente. Isso é um ponto muito positivo, porque você vai estar amparado em dados. O que é interessante desse convênio, esse termo de cooperação com o IPT, é que, além do mapa, a gente vai ter o manual explicativo e a ideia é que ele seja não só técnico para dentro da prefeitura, como também atinja cada um dos cidadãos da cidade de São Paulo, para que haja uma conscientização maior a respeito do problema que é a poluição sonora. E como cada um de nós podemos atuar para a melhoria da qualidade de vida e o impacto na saúde, porque a poluição sonora está intensamente prejudicada em problemas de saúde. É um grande avanço, sim.

00:12:42 Marco Antonio Portugal: Bom dia, Daniella. Eu queria fazer uma pergunta com relação a esse processo de monitoramento. Ele vai ser contínuo, pontual? Como que vai ser essa dinâmica? Por que eu pergunto isso? Porque, em certas situações, em certas localidades, o nível de ruído apresentado pode ser sistêmico. Ele pode ser perene naquela via, naquele local, ou ele pode ser variável. Por exemplo, regiões que estão sendo alvo de processo de demolição imobiliária. Tem muitos caminhões de transporte de entulho, transporte de terra. Isso é uma questão pontual que afeta aquela região por seis meses, quatro meses, oito meses, às vezes até mais de um ano. Entendo que vão necessitar de medições pontuais e de ações também corretivas ou mitigatórias também pontuais da gestão. Como que a dinâmica desse processo de dimensão que estão colocando e que vai ser colocado, que vai ser implementado, vai pegar essas questões específicas de regiões que são transitórias e não são características perenes em certas regiões da cidade?

00:14:32 Daniella Lucas Richards: O mapa será disponibilizado por horários. A gente tem o mapeamento em alguns horários do dia e da noite. O mapa será uma atualização contínua.

Porém, ele não é uma atualização dinâmica. Não é um mapa que você olha o ruído que está sendo emitido naquele horário exatamente que você está olhando. Ele é uma ferramenta de planejamento. Entretanto, algumas fontes específicas de ruído serão identificadas no mapa. Por exemplo, um estádio de futebol, esse será identificado especificamente como uma fonte de ruído. Ou se tiver uma indústria, alguma coisa mais fixa, se tiver um, de repente, como você está mencionando, um parque de obras acontecendo, isso também pode ser identificado. Esses pontos de identificação serão trabalhados ao longo do processo de elaboração desse mapa. O importante é que a gente o tenha realmente como uma ferramenta e um balizador do ruído de fundo, que é o ruído produzido pelo fluxo da via. O ruído fixo das fontes emissoras de cada uma das atividades. Como obra não é uma atividade, como você disse, ela é uma coisa temporária, será possivelmente anotado no caso de ter um grande parque de obras numa região. Todos esses aspectos serão identificados para melhor compreensão do mapa.

00:16:57 Ana Carolina Almeida Santos Nunes: Daniella, obrigada por trazer aqui para falar sobre essa iniciativa. Eu queria colocar aqui uma sugestão, que já que a gente está no Conselho de Trânsito e Transportes, que uma das fontes emissoras de ruídos mais importantes também são as próprias obras da Prefeitura de Beneficiamento Viário. Principalmente quando a gente fala de recapeamento asfáltico, que a gente passou nos últimos dois anos por um volume gigantesco e até desnecessário dessas obras. Só que elas são, enfim, elas não são fixas, vai de acordo com o plano de obras e a gente tem uma inovação perturbadora nessas obras, que é a permissão de exceção e, nesses casos de obras, poder fazer essas obras durante a noite. Enfim, eu não entendo como é que isso passa sem considerar o bem-estar da população, mas por se tratarem de obras cujo contratante é justamente poder público, eu entendo que esse mecanismo de medição de ruído deveria fazer parte inclusive do contrato. Vai ter um pacote de obras que tenha, junto desses lotes, cada um dos lotes tenha um período de medição de ruído e que, inclusive, isso condicione, talvez futuramente a gente possa pensar em mecanismos de contrato que condicione uma parte do pagamento para que seja respeitado o volume de ruído aceitável, principalmente para áreas existenciais. Não entendo como que isso poderia compor um mapa, justamente porque elas são transitórias, elas não circulam pela cidade. Mas, enfim, acho que, pensando na composição de um mapa de ruído, tem que considerar também quando os emissores são os próprios contratados pela prefeitura.

00:19:06 Daniella Lucas Richards: Anotei aqui mentalmente a sugestão e veremos como ela poderá ser considerada dentro do plano de trabalho do IPT. Obrigada pela sugestão. Bom dia a todos.

00:19:25 Xenia Vaz: Bom dia a todos. É a Xenia Vaz aqui. Aqui também nem tanto uma

sugestão, é mais uma dúvida. Também é baseado um pouco no que a colega falou, só que nós temos os condomínios em torno do Instituto Butantã e ali os cortes das árvores. É a noite toda. Isso também é mapeado, isso também entra no mapa de ruído. Como que a gente faz? Primeiro que está tendo esse desmatamento enorme. Segundo, é o barulho da serra elétrica a noite inteira. Tem alguma coisa, ele entra também, está destacado isso no mapa, não entraria no mapa. Poderia me dar uma ajuda, Daniella, por favor?

00:20:26 Daniella Lucas Richards: Tudo que estiver acontecendo na cidade vai estar mapeado. Vai ter que sair um volume mais alto à noite nessa região se estiver acontecendo alguma coisa. O mapa vai ser como se fosse um termômetro. Onde o volume estiver mais alto vai ficar vermelho, onde estiver mais baixo vai ficar azul ou verde. É um mapa de manchas de cores. É identificado que tem uma mancha super tranquila, uma verdinha e um ponto vermelho no meio. A gente vai atrás do que é esse ponto vermelho. Por que tem um ponto vermelho no meio dessa ilha? Ilha verde aqui à noite e um ponto vermelho. O que seria isso nesse dia dessa medição? Ele serve para isso também.

00:21:27 Carlos Eduardo Guimarães de Vasconcellos: Pessoal, sobre Butantã, corte de árvores, liga para a GCM, liga para a Polícia Militar Ambiental, liga para o 190, porque corte de árvores é crime ambiental. Então, é irregular. A gente tem a nossa GCM, que tem um esquadrão, não é nem um batalhão, é um esquadrão de já quase 300 homens já treinados e preparados para fazer fiscalização ambiental. Não se deve, imagina, cortar árvore de madrugada só pode ser, não é regular. Porque quem corta árvore de madrugada é bandido. A gente precisa muito da colaboração da sociedade para a identificação e tomada de atitudes imediatas, corte de árvores. Eu faço parte de diversos grupos, de diversos conselhos que visam a proteção do patrimônio ambiental. Algo que eu falo constantemente, a gente trabalhar para retirar invasões de terrenos depois que o corte das árvores foi feito é consequencial, é uma perda. Porque a gente tem que trabalhar exatamente nesse momento que foi relatado, quando estão cortando as árvores. Porque aí a gente aprende quem está cortando, a gente aprende a serra elétrica, a serra elétrica de corte de madeira, o som é extremamente diferenciado. A gente precisa da colaboração da sociedade para que chame a atenção do Poder Público, ou da Guarda Civil Metropolitana, ou do Batalhão de Polícia Ambiental, através do 190, para que o corte de árvores seja pego, essa irregularidade, essa ilegalidade ambiental, este crime ambiental seja tratado exatamente nesse momento, no momento do corte. Se está cortando de madrugada, isso daí é invasão, não é uma atividade regular. Se fosse uma atividade regular, eu sei inclusive que foram concedidos para o Instituto Butantã, até para a construção de novos centros, a habilitação para corte de algumas árvores, mas isso daí já foi há muito tempo, foi na época da Covid, exatamente para criar novos edifícios, para tratamento e para criação de centros para produção de vacina, mas isso daí já foi há alguns anos, então provavelmente ali na área do Butantã deve ser um corte regular.

Vamos trabalhar e eu peço a colaboração de todos, todos aqueles que estão aqui e inclusive que divulguem isso, ou seja, ouve o Serra de Árvore, liga para a Polícia, liga para a GSM, para que enviem o patrulhamento para o tratamento adequado. Dawton, eu queria aproveitar, apesar de me estender um pouquinho, levantar a questão que a Prefeitura de São Paulo faz essas obras apesar do ruído nas vias públicas, durante a noite, exatamente para escoamento durante o dia do volume gigantesco de carros que tem a cidade. Se essas obras fossem feitas durante o dia, ia criar um afunilamento das vias públicas e um pandemônio no trânsito da cidade. Muitas vezes, de forma emergencial, essas obras são feitas à noite, não é porque a Prefeitura de São Paulo quer fazer essas obras à noite. Isso é um incômodo, desculpem o termo, mas um incômodo necessário, temporal, nas vias que requerem uma atuação emergencial. Da mesma forma, caminhões de lixo, alguns caminhões, como, por exemplo, de recolhimento de caçambas, eles passam também à noite, passam de madrugada. Eu mesmo moro num superquarteirão aqui ao lado do Parque da Água Branca, que o meu prédio foi o primeiro a ser construído, então acho que já devem ter uns 11 ou 12 prédios aqui. Ou seja, há 10 anos, 12 anos, eu ouço construção aqui no meu ouvido, desde as 7 da manhã até provavelmente as 2 horas da manhã, que são os caminhões de caçamba, então é de 7 da manhã até 2 da manhã para a construção. Estou com um prédio aqui do lado do meu sendo construído, começa às 7 da manhã, vai até às 7 da noite, recomeça às 9 da noite, porque vem caminhão trazer insumos para obra, depois vem o caminhão de caçamba às 2 horas da manhã, então também esses barulhos são um mal, eu entendo, necessário, por quê? Se os grandes caminhões de insumos da construção civil e os caminhões de caçamba começarem a passar na marginal, nas vias públicas e principalmente nas vias dos bairros durante o horário comercial, também vão criar esse incômodo, esse afunilamento das vias dos bairros, marginal etc. Existe todo um controle que foi feito através de decretos, através de normas anteriores, exatamente para tentar evitar o afunilamento das vias de trânsito da nossa cidade. Pensar nisso às vezes é incômodo para todo mundo, realmente, mas esses decretos foram realizados exatamente para tentar equilibrar o trânsito na cidade e evitar o afunilamento. É algo que a gente tem que tentar lembrar. Caminhão de caçamba, caminhões com insumos, caminhões de betoneiras, todos têm um horário para trafegar exatamente para evitar afunilamento de trânsito, aumento de trânsito, segurança viária por conta de caminhões de peso muito alto trafegando e com risco para trafegar junto aos carros de pequeno porte. Então, também, essa definição de horários, essa limitação de horários de caminhão, caminhão de limpeza, caminhão de recolhimento de lixo, que passam à noite, é também toda uma tentativa da Prefeitura de equilibrar o trânsito. O que eu sei é que, muitas vezes, a gente esquece e que, muitas vezes, não tem uma solução fácil. É tipo, ou isso ou aquilo, e que são caminhões e fazem um incômodo. A utilização de diesel, de caminhões elétricos, ela visa também começar a reduzir o incômodo do som desses caminhões. Desculpe a extensão. Obrigado.

00:30:21 Dawton Roberto Batista Gaia: Acho que é importante. Muito obrigado pelo

esclarecimento. Realmente, é importante esse esclarecimento, Carlos. A cidade de São Paulo é a busca e o equilíbrio. Acho que o importante é isso. Não é dar privilégio para um ou dar privilégio para outro. É buscar o equilíbrio, porque essa cidade tem que funcionar. E muitas das coisas que nós dependemos do transporte, de carga, dessas obras que estão sendo realizadas para manter a cidade funcionando. Citaram o problema do pavimento e tal. Mas é isso. É sempre em busca do equilíbrio para que a cidade continue funcionando e dê respostas a toda necessidade que ela tem.

00:31:32 Xenia Vaz: Daniella, quais são as ações que estão sendo feitas nesses pontos vermelhos? Carlos, nós temos muitas reclamações. Já acionamos GCM em relação a esses cortes. Inclusive estamos com um movimento relacionado a isso que se chama SOS Instituto Butantã. Se for possível, eu acredito que você seja da Secretaria do Verde. Se puder deixar seu e-mail aqui, a gente pode até encaminhar todas essas reclamações para você. Tudo para você poder nos auxiliar em relação a isso. Porque a GCM não vem, o barulho continua.

00:32:09 Carlos Eduardo Guimarães de Vasconcellos: Vou colocar meu e-mail no chat agora.

00:32:11 Xenia Vaz: Arrasou, meu querido. Obrigada. Dani, só aguardo a sua resposta.

00:32:18 Daniella Lucas Richards: Ainda não temos ações. Na semana que vem, as reuniões para o IPT começam a elaborar o mapa. As ações vêm depois da elaboração do mapa. O que a gente tem hoje é um convênio firmado sem repasso de recursos para o IPT elaborar esse mapa, disponibilizar no GeoSampa, para que toda a população possa ter acesso e que a Prefeitura possa fazer as ações específicas em cada um dos lugares e a população. Consciente do que estiver acontecendo, possa cobrar essas ações.

00:33:16 Caique Alves de Souza: Bom dia a todos. Vai ser bem rápido. É só uma dúvida referente ao transporte público, referente aos ônibus que ainda são a diesel. Por que o que acontece? Os ônibus, como a Prefeitura proibiu a entrada de ônibus a diesel, que eu acho que é uma medida muito correta, mas os ônibus elétricos não avançam, partem por conta da Enel. A gente tem esse problema ainda com esses ônibus muito velhos. Tem algum projeto, alguma coisa, alguma proposta que caminhe junto? Porque os ônibus das periferias, por serem mais antigos, eles emitem mais ruído. A gente está falando de linhas que partem às 3 da manhã e param praticamente 1h30 da manhã. São ônibus que acabam cruzando o bairro, rasgando com aquele som que atrapalha todo mundo. Eu, por morar próximo de um terminal de ônibus, eu moro do lado do terminal Tiradentes, deu 2h40, 3h, todos os ônibus ligam o motor ao mesmo tempo. Até quem não acorda nesse horário acorda junto, por conta do barulho. Eu queria só saber mesmo se vocês têm alguma proposta, algum projeto relacionado a isso

também. Porque um ônibus, esses ônibus mais antigos, que ainda estão em circulação, fazem muito barulho. A gente tem ônibus de 2011 rodando ainda. É muito grave, pensando ao longo prazo a cidade. Não só a questão ambiental, mas a questão de ruído, que eu acho muito interessante essa preocupação, acho necessária essa preocupação. É só essa dúvida mesmo que eu tenho. Obrigado.

00:34:49 Daniella Lucas Richards: Eu tenho outra reunião agora, que já se iniciou às 9h30.

00:35:02 Dawton Roberto Batista Gaia: Claro, não tenha dúvida. Até ia responder aqui para o Caique. Provavelmente, na apresentação, vai ter alguma resposta para você aí, tá bom?

00:35:27 Elio Camargo: Bom dia. Ainda que não dentro dos objetivos da nossa reunião, mas aproveitando a fala do senhor Eduardo, dizendo que a Secretaria do Verde e Meio Ambiente autorizou cortes em terrenos de grande declive no corredor verde do Butantã, e agora nós temos mais 6.629 árvores ameaçadas de cortes por fábricas sendo construídas dentro do parque do Butantã, quando deveriam estar em locais adequados para isso.

00:36:13 Dawton Roberto Batista Gaia: Acho que a Daniella pediu para sair, porque ela tem outra reunião, ela está atrasada. Daniella, muito obrigado pela sua participação mais uma vez. E claro que você pode participar da sua outra reunião. Eu sei que você só tinha 10 minutos para poder participar da nossa reunião. Mas muito obrigado mesmo e espero contar com você outras vezes aqui na nossa reunião.

00:36:34 Daniella Lucas Richards: Obrigada. À sua disposição. Obrigada pelo convite.

00:36:48 Elio Camargo: Terminando o apelo ao senhor Carlos Eduardo, eu diria que essas autorizações sugeriram que enviasse aos cargos regionais para que eles apreciassem e tomassem providências que evitassem esses cortes. Era só isso.

00:37:36 Carlos Eduardo Guimarães de Vasconcellos: Seu Elio, entendendo que aqui não é o plano, não é o palco para a gente discutir essas questões, a gente está discutindo aqui questões do trânsito, mobilidade, trânsito, mas rapidamente respondendo. Qual é a minha visão pessoal em relação a isso? Os técnicos da nossa secretaria analisam pedidos muito específicos. Eles são embasados em normas legais. Sempre que a secretaria do verde quer preservar, ela trabalha diuturnamente para plantar novas árvores, conseguir novas áreas de plantio na cidade. Nesse ano, a gente tem a previsão e a intenção de conseguir plantar mais 180 mil árvores na cidade, mudas. A gente tem um secretário novo, o Rodrigo Chiuchi, e a gente trabalha para, o máximo possível, criar mais verdes na cidade, tratar dos parques. Mas, em relação às podas, elas são requeridas legalmente, e a poda é requerida legalmente. Os

nossos técnicos não podem chegar e dizer que não querem habilitar poda de árvores, ou que naquele terreno não querem habilitar poda de árvores. Essas concessões são feitas com base na lei. E, se a gente não seguir a lei, a gente paga no CPF. Meus técnicos pagam no CPF, eu pago no CPF, o secretário Chiuchi, que também assina, paga no CPF. Então, o cidadão tem que entender que não é a prefeitura que atua, o executivo não atua de forma prejudicial à cidade. Os técnicos habilitam, deixam de habilitar, eles dão a concessão ou não concedem a poda de árvores em determinados terrenos por conta da lei. Se o cidadão, se os grupos organizados querem evitar poda de árvores ou reduzir a possibilidade de poda de árvores na cidade, eles têm que buscar o legislativo para que leis mais restritivas passem no legislativo, tanto no legislativo municipal, estadual e federal. Essa é a dura verdade que a gente está exposto. O executivo municipal tem, de forma muito limitada, a capacidade de dizer, olha, não quero que façam árvores. Para isso, os cidadãos, os grupos organizados, eles têm também a possibilidade de buscar ajuda dentro do MP e de outros órgãos que conseguem eventualmente trabalhar junto com a justiça para tentar evitar essas podas. Eu acho que eu me fiz claro. Muito obrigado.

00:41:13 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito obrigado. Bom, eu acho que nós temos que trocar a nossa pauta. A gente já esqueceu de chamar, pedir para o Fernando adiantar, porque ele também está com problema de horário. Ele vai fazer uma abordagem sobre o PDM, vai falar o funcionamento e as contribuições vindo dos conselhos. Bom dia, Fernando.

00:41:48 Fernando Peres Rodrigues: Bom dia, Dawton, bom dia, Michelle, bom dia a todos. Realmente, eu vou ter que sair às 11h por conta de uma outra reunião, mas acho que dá tempo de apresentar ainda, ouvir alguma coisa aqui dos colegas. Gente, então, primeiro vamos me apresentar. Meu nome é Fernando, eu sou servidor aqui da Prefeitura, na carreira de análise de políticas públicas. Estou aqui na Secretaria de Planejamento e Eficiência, e a gente faz, entre várias coisas, o acompanhamento do programa de metas. A gente fez o acompanhamento do PDM passado e agora nessa elaboração, junto com as secretarias, e depois o monitoramento. Acho que o que eu vou tentar apresentar aqui é uma parte de em que momento a gente está nesse processo, como ele tem sido desenvolvido, como até onde ele vai para a gente chegar numa versão final do PDM, e depois um pouquinho da estrutura, como que está formulado o PDM, deixando também as metas específicas da SMT para os colegas Ivan Bonetti e Carlos Costa apresentar também. O que a gente tem discutido nesse momento são, na verdade, quatro planos. A gente está discutindo o programa de metas, que é como se fosse um plano, a tradução do plano de governo para um plano mais de prioridades que envolve as metas da Prefeitura, com indicadores mensuráveis. O plano plurianual, que é uma peça orçamentária também de quatro anos, com uma temporalidade um pouquinho distinta, mas que se baseia bastante no programa de metas. O orçamento cidadão, que é, na verdade, a lei orçamentária anual, que só fala de um ano, mas que está

sendo discutido no mesmo momento, inclusive com os mesmos instrumentos, e eu já os apresento. Os planos de ação das subprefeituras, que também estão no processo inicial de desenvolvimento e planejamento. São baseados nos planos regionais das subprefeituras e que são parte integrante do plano diretor estratégico da cidade. A gente está em um momento conjunto de audiências públicas, um ciclo participativo que envolve esses quatro planos. Especificamente do programa de metas. A gente fez uma elaboração a partir do plano de governo, do governo eleito, e da discussão com as secretarias. Teve uma apresentação da versão inicial desse programa de metas. Em 31 de março, foi publicado. A partir disso, iniciou-se um ciclo de audiências públicas, conforme previsto em lei, tendo audiência geral no dia 7 de abril e as temáticas. Agora, a gente está em um momento de fazer audiências regionais. Tem sido bastante oportuno esse contato dos conselhos. Ontem, a gente apresentou no CMTU, hoje aqui no CMTT. Então, acho que é muito importante essa articulação com os conselhos para também fazer essa devolutiva. Está num momento realmente oportuno de a gente fazer essas apresentações, fazer esses debates. Essas audiências, então, o ciclo de audiências, já apresento o calendário aqui, mas ele vai até dia 7 de maio. As contribuições para a elaboração de outras propostas, ou acréscimo de algum item, alguma meta, ou até ajuste do texto de alguma meta, tudo é pelo Participe Mais. Se você jogar no Google o site Participe Mais, você encontra logo na capa do site a entrada, acho que tem um slide aqui mais à frente. Eu vou lá e depois volto aqui. Você entra nesse site aqui, que tem o lado aqui do Programa de Metas, PPA e o Plano de Saúde das Prefeituras, que são todos planos de 4 anos. Você pode contribuir. Ou então o do Orçamento Cidadão, que eu comentei. Voltando aqui rapidamente. Todas as propostas já estão abertas, já podem incluir. Vai até dia 11 de maio para fazer essas inclusões de propostas. Depois disso, tem uma etapa de encaminhamento, então, dessas propostas para a Secretaria fazer a análise técnica da viabilidade orçamentária, técnica mesmo, de projeto. A gente elabora, por fim, a versão final, que vai ser lá para setembro. Também tem, como o Plano Plurianual está bastante baseado, não é só o Programa de Metas, mas tem bastante base no Programa de Metas, ele também termina do ponto de vista do Executivo nesse momento, e aí vai para a Câmara ser divulgado. Enquanto isso, o Programa de Metas já é mesmo apresentado ali em setembro. Nova audiência, então o calendário é esse aqui. A gente já está na metade desse ciclo de audiências. Ontem, a gente teve, por exemplo, a do Jacenã, Tremembé, Santa Maria e Guaiunazes, teve um público bem grande. A gente convida, então, quem quiser participar, seja da sua subprefeitura, ou da que trabalha, da outra, fique à vontade, tem os horários, elas são híbridas, então também tem link para quem quiser participar remotamente. Todas elas estão sendo gravadas e disponibilizadas no YouTube. Então, também, quem perdeu alguma e quiser rever, está lá. Aqui, então, a página, tem o QR Code aqui para quem já quiser entrar no Participe Mais, fazer alguma proposta, olhar lá. Como estão sendo, então, pensados esse ciclo de participação, a elaboração de propostas? Nas audiências, a gente tem tanto a possibilidade de criar uma proposta individual, num formulário que a gente disponibiliza, quanto propostas coletivas. As

peças se juntam em grupos e fazem uma proposta sobre um determinado tema. Então, pode ser de transporte, pode ser de habitação, enfim. Até de mais de um tema em vários horários separados. Do ponto de vista virtual, para quando você não está em uma audiência, você pode inserir diretamente no Participe Mais, como você cria uma conta na plataforma, que é a plataforma oficial de diversas consultas públicas que a Prefeitura tem. Tendo essa conta, você já consegue entrar nessa aba e criar sua proposta, fazer sua sugestão de ajuste em texto. O que a gente está sugerindo para os colegiados, para os conselhos, é que criem pontas institucionais do próprio conselho, baseada no próprio Participe Mais. Também inclua essas propostas, como se fossem propostas coletivas, mas com o nome do conselho. Se quiserem também fazer um documento à parte, que a ideia é que as propostas sejam mais diretas, mais concisas, para que estejam encaminhadas e analisadas de maneira mais técnica, mas que deve ter um lado mais contextual também, alguma coisa. Isso pode ser feito num documento à parte, que pode ser anexado em cada uma das propostas. O documento pode compilar todas as propostas, enfim, como cada colegiado quiser trabalhar dessa forma. Isso chega aqui e a gente também distribui, não só para a secretaria, no caso de transporte, mas se outras secretarias estiverem envolvidas, a gente faz essa distribuição também. Fica esse o principal ponto aqui da minha fala, era justamente desse slide aqui. Depois, se alguém tiver alguma dúvida, quiser eu volto, a gente deixa mais claro. Mas agora entrando, então, no como que está o Programa de Metas, e aí já fazendo convite para quem ainda não viu, acessar lá o site do Programa de Metas, é programademetas.prefeitura.sp.gov.br. Não é muito grande, se jogar no Google Programa de Metas, é o primeiro que vai aparecer. E aí já cai em uma página com esses bloguinhos. E de lá você também já é encaminhado, se quiser fazer propostas lá, para o que passar, a gente pode seguir mais, um liga para o outro, então está tudo integrado. Do Programa de Metas, então a gente tem, agora nessa versão inicial, antes da etapa participativa que a gente vai elaborar, a gente está com 126 metas, número expressivo de metas, distribuído em quatro eixos. O eixo com maior quantidade de metas é o Universo São Paulo, o Universo SP, que tem 52 metas, envolvendo principalmente a mobilidade, mas também viário, habitação, meio ambiente. Depois, a gente tem o Viver São Paulo, com 40 metas, principalmente segurança, assistência social, saúde e educação. O Cidade Empreendedora, com 17 metas, voltado ao desenvolvimento econômico, trabalho e renda, empreendedorismo. O Capital do Futuro, com mais 17 metas também, envolvendo inovação da gestão pública, mecanismos de controle, enfim, outras metas, mas quando está institucional, a gente já passa por alguns exemplos aqui. Dessas 126 metas, a gente tem 39 que não são regionalizadas e 87 regionalizáveis. O que isso significa? Que a gente tem 39 metas, por exemplo, de tarifa zero, que você não consegue dizer que ela é para a cidade inteira, ela não é regionalizada, ou, até mesmo, um ponto que apareceu aqui, mas que é a questão dos ônibus, a meta de ônibus com matéria energética limpa, que os ônibus circulem por toda a cidade, então você não consegue dizer que é daquela subprefeitura ou daquele distrito o ônibus ali. São metas que não são regionalizáveis. As metas regionalizáveis, já é a

implantação, por exemplo, de um equipamento, de um céu, uma UPA ou uma UBS que você realmente consegue localizar ali no território. Dessas 87 regionalizadas, algumas a gente já tem no planejamento inicial como dizer mais ou menos onde elas ficam e é isso que eu apresento nos próximos slides aqui. Bom, aqui tem o mapa geral da cidade com todas essas e todos os temas que têm aqui, mas a gente faz um recorte para ficar mais fácil de ver por zona da cidade. A gente tem aqui, por exemplo, na Zona Norte, nove metas ou ações que se dispõem, ações de saúde, transportes, como o Corredor Mirim, enfim, algumas de empreendedorismo, várias outras. Na região Leste, a gente tem mais 18 metas que estão regionalizadas. Aqui, também tem algumas de transporte, outras de viário. Zona Sul, 21 metas e ações também. No Oeste e Centro, mais 11 metas, sendo que é a Subsec. A gente tem essa variedade. As metas, obviamente, tem metas, não estão todas aí, estão só aquilo que já no planejamento está regionalizado. Mas, então, tem outras metas que, na execução, vão aparecendo de forma regionalizada. Bom, então, no eixo do Universo São Paulo, foi um pouco o que eu mencionei. A gente tem as 52 metas, são 31 bilhões em recursos estimados para essas metas, envolvendo natureza, meio ambiente, habitação, mobilidade. Alguns exemplos. Como eu disse, eu não vou explorar todos, deixar para o pessoal da Secretaria falar, mas principalmente nesse eixo que envolve as de transporte. Bem rapidamente, nesse eixo, a gente tem alguns exemplos, como as metas de entregar oito novos parques, a meta 1, a meta 7, que é entregar 40 mil habitações de direito social para famílias de baixa renda. Tem a meta 13, que envolve o COP, deixar para o João comentar. Temos a meta 14, inicial operação do BRT de Canduva. Também tem o BRT radial, na meta 15, a viabilização do aquático, as faixas azuis, na faixa azul, na meta 45, e a entrega do calçadão no Triângulo Histórico, junto com iniciar as obras do quadrilátero da República, do calçadão também, e viabilização do VLT, no centro. É tudo envolvendo a região central, na meta 52. No eixo Viver São Paulo, a gente tem também as 40 metas, com cerca de 16 bilhões estimados, segurança, saúde, educação, produção social. Então, alguns exemplos, atingir 40 mil câmeras do programa SmartStampa. A gente tem a entrega de quatro unidades do Novo Paulistão da Saúde, a implantação no prontuário eletrônico, 100% dos hospitais de exames, especialidades, ambulatorios, CAPs, a entrega de três centros TEA, já tem um entregue na Zona Norte, então, tem a Leste, Sul e Oeste. A gente tem aqui, criar o programa Terra e Fazenda, que já foi criado, já está uma meta já atingida, atender 600 mil alunos do ensino integral, entregar 25 novos equipamentos de segurança alimentar e nutricional e entregar 10 vilas sem encontro. No eixo Cidade Empreendedora, também uma estimativa de mais 294 milhões, nessa área de ambiente de negócio, economia criativa, qualificação. Um exemplo seria criar o CredeStampa, acelerar 200 *startups*, ampliar o programa Meu Trampo e oferecer aos 100 mil vagas cursos de qualificação profissional, tem também a criação do programa Longevidade Ativa e do CityPath. No Capital do Futuro, que são também 346 milhões estimados, a gente tem aí questões de transparência, modernização e governo ágil. Alguns exemplos de metas aqui são instituir o Orçamento Climático Municipal, viabilizar 10 novos projetos com o Plano Municipal de Desestabilização, chegar a 95% dos

serviços disponíveis no ASP156, criar as unidades avançadas de inteligência artificial e temos também o aprimoramento da compliance da Propriedade da Prefeitura, um programa também do Integridade e Boas Práticas, um programa já existente, constituir dois fundos imobiliários com as propriedades da Prefeitura, que a Prefeitura possui, aprimorar o sistema de gestão patrimonial de parte desse patrimônio da Instituição, da Prefeitura, e ampliar e fornecer mais ações da Escola Municipal de Administração de São Paulo, que é a EMASP. De novo, convido todos a acessar o programa de metas, ver a extensividade de metas, não ia falar todas, porque ia ficar muito longo, e a contribuição de todos vocês, seja por meio do conselho, seja individualmente e também nas audiências que ainda estão por vir. Com isso, eu agradeço, fico à disposição aqui para qualquer dúvida e passo a palavra para os colegas, para os demais. Obrigado.

01:00:37 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito obrigado, Fernando. Realmente, eu diria que é um plano de metas bem arrojado, realmente, a Prefeitura de São Paulo. Vou abrir a palavra aqui para os nossos amigos.

01:01:05 José Antonio: Bom dia. Eu tinha duas perguntas para o Fernando. Obrigado pela apresentação, Fernando. Uma pergunta é sobre a devolutiva das propostas. As propostas que estão sendo feitas no Participe Mais, tem a devolutiva, acho que prevista para setembro, se não me engano. A minha dúvida é se essa devolutiva vai ser individualizada, ou seja, se ela vai ser considerada ou não. Se for considerada, obviamente, dá para verificar, mas se ela não for considerada, se isso vai ser explicado o motivo. A segunda pergunta é sobre regionalização. Você comentou que tem propostas que não são regionalizáveis. Só que tem propostas que têm natureza aparentemente ou quase explicitamente regionalizável, mas isso não está. Por exemplo, as propostas 1 a 3, parques e arborização, você tem lá uns números, mas não tem a distribuição por subprefeitura ou por distrito. Por que isso está ocorrendo? Essas duas questões, se você puder responder, por favor. Obrigado.

01:02:49 Ana Carolina Almeida Santos Nunes: Bom dia. Agradeço, Fernando, pela apresentação. Na verdade, eu queria saber, era com o pessoal da secretaria que está aí, que eu esperava que aqui no Conselho vocês fossem fazer uma apresentação detalhada e justificativa das metas de mobilidade. Porque, assim, o Fernando trouxe alguns destaques, mas eu entendo que aqui o Conselho é o melhor espaço para a gente discutir. No caso, eu queria entender, porque cada secretaria que elabora as metas, também queria entender as justificativas de vocês para as metas que foram enviadas.

01:03:21 Dawton Roberto Batista Gaia: Será a próxima apresentação, o próximo item da nossa pauta.

01:03:27 Ana Carolina Almeida Santos Nunes: Obrigada, Dawton.

01:03:42 Caique Alves de Souza: Então, só aproveitando, Dawton, a próxima apresentação vai só se ater aos pontos de cada meta de transporte, correto? Tá, então eu vou deixar minha fala para depois, que eu falaria meta por meta do que eu tenho aqui, mas eu vou esperar então, tá bom? Obrigado.

01:04:04 Dawton Roberto Batista Gaia: Ok, muito obrigado.

01:04:32 Michele Perea Cavinato: Foi criada uma conta para o CMTT, no Participe Mais. Foi criada a conta do Conselho no Participe Mais. A ideia é que o Conselho faça um documento e que seja colocada sugestão, todas as contribuições individualmente no site, é isso, Fernando?

01:05:00 Fernando Peres Rodrigues: Isso. Como eu falei, pode ter um documento referenciando, mas a ideia é que as propostas entrem individuais, porque fica mais fácil da gente repassar e ter essas devolutivas também de maneira mais específica para cada meta, cada proposta específica. Vamos supor que tenha uma meta falando, uma proposta relacionada ao aquate, com outra relacionada às ciclovias, seriam duas propostas distintas, entendeu? Mas pode estar referenciado num mesmo documento, caso tenha um documento. Então, acho que sobre a questão das devolutivas, acho que é um pouco isso que eu falei. Elas vão ser, de certa forma, individualizadas na sua resposta. A gente vai apresentar a resposta devolutiva para cada proposta, ou se elas estiverem de maneira muito genérica. A ideia é que a gente tenha respostas mais padrões. Por isso que é interessante a gente sempre ter as propostas bem delimitadas, para a gente conseguir trazer essa análise técnica de viabilidade, o que está de fato pegando ali. E sobre a regionalização, como é uma versão inicial, em algumas metas não entraram na descrição de tudo que estava já de algum modo planejado, porque a gente tem, por exemplo, oito parques, a gente sabe de alguns onde eles ficam, e a gente consegue regionalizar. Mas a gente deixa, nesse momento, justamente para a consulta pública, para que esteja apresentada essa solicitação e a gente consiga fazer essa indicação. Pensando também que isso tem que se integrar com os planos setoriais e também com o orçamento da cidade. Essa é uma preocupação bem grande da secretaria, de fazer caber tudo no orçamento que é limitado. Tem um pouco esse ajuste. Acho que isso explica, mas a ideia é que a gente consiga apresentar isso de maneira regionalizada cada vez mais, seja do planejamento, seja depois na execução e apresentando onde está sendo implantado cada equipamento. É isso.

01:08:04 Ana Paula Lima - Zona Oeste: Fernando, eu já vi a sua apresentação ontem, estava no CMPU lá. Não porque eu sou conselheira lá, é porque eu estava por causa da conferência da cidade. Enfim. Eu vou falar, gente. Eu acho que estou tendo um problema aqui. Eu não sei

se vocês veem novela, mas eu vejo Vale Tudo. Tem o Ivan e o Marco Aurélio, certo? Eu vou fazer a crítica para o Marco Aurélio. As minhas críticas vão ser na figura Marco Aurélio, não na figura Ivan. Porque o Ivan seria o Fernando, porque os técnicos estão ficando bravos comigo. Parece que eu estou desmerecendo o trabalho da técnica. Eu não estou fazendo isso. Eu acho que o problema aqui é na cabeça. Digamos que o nosso problema aqui é o senhor Celso Jorge Caldeira Meire. A crítica que eu estou fazendo aqui, eu acho que vai mais endereçada para o nosso secretário aqui. Vamos lá. Eu vi as metas passadas. Vocês cumpriram 65 das 86 metas. Eu acho que a técnica já pode entrar aqui. Eu acho que quando a gente faz média de alguma coisa, o resultado é sempre um pouco complicado. Sempre dá um resultado que talvez não seja o resultado. Porque média é uma coisa complexa. A prefeitura está usando muito média. Eu acho muito perigoso isso, porque tem coisas que ela cumpre 100, tem coisas que ela cumpre 33. A média está legal. Aí tem coisas que ela fala que passou. Nossa, a gente cumpriu a meta e fez mais não sei o quê. Mas só que a média, vamos dizer que é um problema se basear em média. Essa é a minha primeira observação sobre as metas. Porque aumentar as metas sem ter cumprido as anteriores já 100%. Não sei se as pessoas são da mesma opinião. Mas eu prefiro poucas cumpridas 100% do que muitas meia boca. Eu acho que se for para falar que vai fazer, faça. Eu acho que 50 metas já é muito difícil, gente. Fazer mesmo 100%, 50 já é difícil. 126, que eu não sei quantas são. Eu acho que vocês não vão cumprir. Já vamos partir do não cumprimento, porque não dá para cumprir 126 metas 100%. Estou falando cumprir de verdade, porque, vamos lá, vocês usaram o dado da meta 45 que vocês falaram que vocês cumpriram. Que vocês cumpriram 85% da meta 45 do ano da gestão anterior. O que são esses 85% que vocês falaram que vocês cumpriram? 50% de um BRT Leste e 35% de um BRT Aricanduva. Vocês somaram essas duas coisas e falaram que é 85% da meta. Vocês cumpriram 42,5% dessa meta. Porque não pode dividir uma meta, uma obra aqui, mas você vai cumprir só, por exemplo, vai dar 50, 50, 100% da meta, 50% do BRT Leste e 50% do BRT Aricanduva e 100%. Não faz sentido essa conta. Eu não sei como que vocês chegaram nessa conta. A técnica aqui está errada. Ela está ausente aqui. Tipo, aí vocês falaram 40 quilômetros de corredor. 33,7% dessa meta foi cumprida. É um problema. Vamos falar que corredor de ônibus tem que ser uma prioridade. Porque a gente está falando. Já vai dar os cinco minutos, eu vou me reescrever, porque eu tenho outros pontos que eu gostaria de falar e como ontem eu não estava na posição de conselheira CMTT, eu não tive a oportunidade. A meta 38, iluminação. A meta de vocês de iluminação é LED. 100% LED. Vocês cumpriram essa meta. Sensacional, porque ela ilumina mais, ela dura mais, ela faz maior iluminância com menos energia. Então, a gente está pensando em sustentabilidade, ODS, OK. Uma meta bacana. Mas, gente, vamos pensar uma coisa muito simples aqui. A gente está falando, iluminação significa segurança. E aí, vamos falar "Putz, eu não quero nem estar nesse assunto". Eu acho que todo mundo viu o caso da Bruna. É um caso, gente, que realmente deixa a gente indignado com o que aconteceu com aquela estudante. O pior é que a gente sabe que poderia ser evitado. Eu estou falando de iluminação. Iluminação é segurança pública. Eu estou

falando de uma cidade que tem uma iluminação para os carros, que não tem uma iluminação para o pedestre. As calçadas da cidade de São Paulo são escuras. Eu prefiro andar no meio da rua do que andar na calçada. Porque eu prefiro ter a iluminação, ter o carro, do que entrar na calçada e ser escura e poder acontecer o que aconteceu com a Bruna. Eu acho que vocês não entendem o que é ser mulher na cidade de São Paulo. Eu acho que só uma mulher sabe o que é ser mulher. A meta de vocês, de segurança, é câmera. Eu acho que câmera é ótima depois que a desgraça acontece. Mas vocês querem que a desgraça aconteça? Primeiro, para depois a gente falar que a câmera identificou quem fez. Sério? A gente não quer que a Bruna morra. Eu não quero que a Bruna morra. Mas ela morreu.

01:15:38 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu acho que agora você está se estendendo nas suas falas, Ana. Por favor, se você puder resumir, vou te agradecer.

01:15:49 Ana Paula Lima - Zona Oeste: Ok. Então, eu acho que a meta de vocês seria que para um projeto de iluminação para o pedestre, nós temos que ter postes mais baixos para os pedestres. A iluminação de um poste para carro está numa altura que para a própria manutenção é pior. Façam iluminação para o pedestre. Pense em postes, em luzes na altura do pedestre, na calçada. As metas de mobilidade, vamos falar das metas de mobilidade. Eu acho que o corredor de ônibus, 33,7, eu acho que a meta de vocês, eu vou parar porque eu não sei qual é a meta de mobilidade específica, porque eu peguei o que vocês não cumpriram no ano passado. Eu acho que é melhor reduzir o número de metas e cumpri-las 100% do que aumentar o número de metas sem cumpri-las 100%. Porque a gente fica em descrédito do que promete. Porque se não vai cumprir, a gente acaba achando que até esse espaço de diálogo não funciona, porque a gente tem várias sugestões que a gente dá, só que, às vezes, elas não são cumpridas. Em outros conselhos, o orçamento é sempre mudado. Eu estou no Fundo URB, e quase todas as reuniões, alguma secretaria pede para que a gente aprove mudança de locação orçamentária, porque mudou. Não sabemos por que mudou, mas a gente, lá como conselho, temos que aprovar ou não o orçamento. A gente fala "ok, vocês querem que mude, mas por que vocês vão mudar? Vocês planejaram tanto isso". Eu acho que é isso. Obrigada, Fernando.

01:17:53 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu vou agradecer a você a sua participação. Mais uma vez, vou agradecer. Muito boa a sua apresentação. Foi rápida e resumida, achei bem objetiva, e é isso mesmo. Vai estar disponível aqui depois no CMTT para as pessoas que quiserem elaborar mais alguma questão e colocar aqui. Se tiver mais alguma questão, nós vamos encaminhar para o Fernando para ele poder responder. É isso. Agradeço a participação de todos, mais uma vez. Fernando, muito obrigado, muito obrigado mesmo, pela sua apresentação e pela sua participação aqui no nosso conselho.

01:18:28 Fernando Peres Rodrigues: Agradeço muito, Dawton. Agradeço também os comentários da Ana Paula. A Ana Paula coloca e não participa mais do ponto que você sugeriu. Acho que é superpertinente, de ajuste de novas propostas. E é isso, gente. Agradeço o espaço aqui. Eu vou me ausentar um pouco. Eu vou ter que sair, porque tem outra reunião aqui na sequência, mas vou ficar uns cinco minutinhos a mais, só para ouvir o começo da próxima apresentação. Mas obrigado, gente. Até mais.

01:19:00 Dawton Roberto Batista Gaia: Obrigado mesmo. Só acrescentando. Acho que, complementando até a sua fala, a importância da apresentação nos comitês, nos conselhos, é exatamente isso. Porque as pessoas têm a oportunidade de participar, exatamente como a Ana Paula participou aqui agora, da sugestão. A gente está superaberto para essas sugestões e serão anotadas e serão encaminhadas aqui para as nossas contribuições, como a apresentação do Fernando. É isso. A ideia é realmente abrir para que as pessoas possam ter dúvidas e a gente poder esclarecer. Eu vou passar a palavra agora para o Caique e para o João fazerem a apresentação das metas e depois a gente volta com as perguntas aqui.

01:21:03 Carlos Henrique de Campos Costa: Bom, gente, como o Fernando já abordou bem sobre o Programa de Metas, eu vou falar rapidamente aqui uma introdução. Bom, o Programa de Metas é um instrumento de planejamento administrativo da Prefeitura de São Paulo, de média a longo prazo. Ele possui duas etapas. Em relação de quatro anos, coincide com o mandato do Setor Executivo. Dentro do Programa de Metas, a Prefeitura busca evidenciar as ações prioritárias desse planejamento municipal. Bom, o Programa de Metas, ele se estrutura bastante nos planos setoriais, nos planos de governo apresentados pelo Chefe do Executivo. Ele usa critérios do Plano de Diretor Estratégico. Mas, na elaboração do Programa de Metas, a gente busca alinhar todas as ações com o caixa da Prefeitura, com o orçamento disponibilizado e previsto pelos próximos anos. A gente também faz esse planejamento junto aos planos setoriais, por exemplo, o Programa de Segurança Viária e o de Ciclovias. Bom, o Programa de Metas, ele está descrito na Lei Orgânica do Município, no artigo 69A. E lá diz que o prefeito, ele é eleito ou reeleito, ele precisa apresentar um PDM após 90 dias de sua posse. Ele também deve ser amplamente divulgado, tem a sua divulgação no Diário Oficial, acho que nas redes sociais até do município, o pessoal da comunicação faz essa divulgação, e nos outros sites das secretarias. Assim como o Fernando explicou para a gente, abre-se um debate público de 30 dias para apresentação de novas propostas, ou discussão das já existentes no portal Participe Mais. Todas as secretarias que são participantes do PDM, eles devem apresentar os indicadores de desempenho semestralmente. Bom, esse foi o orçamento que foi feito pela Secretaria de Planejamento junto com a Secretaria de Finanças. Aqui, estão as estruturas, são os eixos estruturantes, e o total estimado é de R\$ 48,8 bilhões. Bom, esse novo PDM, ele é dividido em eixos estratégicos estruturantes, são quatro, que é o Universo SP, a Capital do Futuro, Viver São Paulo e a Cidade Empreendedora. As metas de mobilidade da

SMT estão concentradas todas nessa Universo SP. Bom, aqui por SMT-AT, nós temos duas metas, foi determinado para a gente, e elas são divididas em quatro ações estratégicas. Elas são desdobradas em quatro ações estratégicas. A meta 44, que são as metas de ciclovias, que são a construção de 233 novos quilômetros de estruturas cicloviárias. Também tem a realização de manutenção das ciclovias, dessas redes cicloviárias, de 150 quilômetros de ciclovias. Tem o planejamento da configuração adicional prevista no plano cicloviário. Toda construção de ciclovias e manutenção de ciclovias, elas já se encontram em andamento. Planejamento também. A 45 ficou a implantação da faixa azul. Essa meta é uma meta que a gente compartilha com a CET, e o pessoal, acho que, de sinalização e planejamento, realizam esse planejamento das vias que receberão a faixa azul, a segregação para a rodagem das motocicletas. Bom, gente, é isso. Acho que agora é o João que deve falar mais, não é, João?

01:25:59 Joao Bonett Neto: Oi, pessoal. Bom, eu acho que vocês já estão vendo aqui a tela onde o Caique parou. Eu vou tentar passar rapidamente aqui. Se tiver algum problema, eu vou tentar ser bem rápido. Enfim, para os comentários e para as perguntas, está bom? Bom, como o Fernando e o Caique explicaram, o programa de metas, essa versão inicial, essa versão preliminar que está sendo apresentada para a discussão agora, as metas foram baseadas ou em compromissos já existentes, ou principalmente em compromissos que já estavam estabelecidos em planos setoriais, como programas ou planos setoriais, metas setoriais como o PDE, o PlanMob, ou então no próprio programa de governo. Como o Caique apresentou as metas relativas à atividade ativa e trânsito, a gente vai apresentar agora aquelas que são relativas a transporte coletivo. A gente vai primeiro apresentar especificamente aquelas que são de responsabilidade, elas vão ser conduzidas a princípio, como responsabilidade principal, princípio, da SNT. Existem outras metas que também tratam dessa temática de transporte, o transporte coletivo, que são de responsabilidades compartilhadas e de responsabilidade principal de outras secretarias, como o SIURB, a gente vai pontuar logo em sequência. De transporte coletivo, que envolve diretamente a SNT, a gente tem 10 metas, eu vou passar aqui rapidamente e a gente discute depois o que for necessário. A primeira meta que a gente expõe aqui, para dar um contexto geral, é a meta 6, que é a meta que trata dos ônibus de matriz energética mais limpa. Hoje, a principal tecnologia que a gente tem implantado no sistema de matriz energética mais limpa são os ônibus elétricos, principalmente os ônibus elétricos à bateria. O compromisso proposto para essa meta é a substituição de 2.200 ônibus movidos a diesel, substituir esses ônibus movidos a diesel por uma matriz energética mais limpa. A principal tecnologia que a gente está usando é a matriz elétrica, são a tecnologia elétricos movido a bateria, ônibus elétricos movido a bateria, mas isso pode incluir outras tecnologias também, outras tecnologias motrizes que são consideradas matriz energética mais limpa, como o biometano, enfim. Mas a principal tecnologia, o principal projeto que a Prefeitura tem desenvolvido é a eletrificação da frota. A gente tem a meta 13, que trata do novo centro de operações da SP Trans, o COP. A SP Trans hoje tem um COP, um centro de

operações, a proposta é que ele seja remodelado, inclusive com uma nova edificação, e que ele receba um novo sistema de monitoramento e gestão. O COP, hoje a gente já tem um contrato para refazer, enfim, preparar uma edificação para receber as instalações desse novo COP, e a gente também já tem um contrato para implementar esse novo sistema, que é o sistema de monitoramento e gestão operacional, o SMGO. Essa seria a meta 13, que tem um compromisso de entregar o novo centro de operações da SP Trans. A gente também tem a meta 16, que é o corredor, que trata do corredor Celso Garcia, a que se compromete a entregar o corredor Celso Garcia, deixar ele em operação, no trecho específico aqui entre o Parque Dom Pedro e a Estação Presser do metrô. Tem o corredor Itaquera, aqui uma parte dele, um trecho dele já foi entregue na gestão passada, e a ideia é que ele seja completado agora, entregue completamente nessa gestão, compondo 9,3 quilômetros de extensão nos dois sentidos. Foi entregue o trecho 1, agora a ideia é que seja entregue o trecho 2, completando o corredor Itaquera livre. Bom, esse é o compromisso da meta 17. Aqui, tem a meta 22 também, que trata da requalificação dos terminais de ônibus. O compromisso é entregar 14 requalificações de terminais de ônibus, principalmente envolvendo os terminais por meio da concessão dos terminais, tanto no bloco noroeste quanto no bloco da região leste. São 4 terminais no bloco noroeste, mais 10 terminais na região leste que serão requalificados. A gente entra agora nas metas relativas a terminais, envolvendo principalmente ou relacionados ao aquático. Tem a meta 26, que tem o compromisso de iniciar a construção do terminal Pedreira ou Mar Paulista, que é um terminal de ônibus que vai aprimorar a intermodalidade do sistema aquático, lá no Atracadouro Mar Paulista, região de Pedreira. Ele vai ser um terminal de ônibus integrado ao sistema aquático. Da mesma forma, a meta 27 se propõe a iniciar a construção do terminal Cocaia, que é um terminal de ônibus que vai ser integrado ao sistema aquático na região de Cocaia, junto ao Atracadouro Cocaia, que já entrando aqui na meta 28, faz parte da meta 28, que trata de dois novos atracadouros na Represa Billings, cujo compromisso dessa meta é contratar as obras de dois novos atracadouros na Represa Billings, especificamente o Atracadouro Pedreira. Hoje, a gente tem um atracadouro lá no Mar Paulista que vai ser expandido, e a gente vai ter um atracadouro que vai compor o sistema, junto com o Cantinho do Céu e o Pedreira, um novo atracadouro em Cocaia. Essa meta também propõe a elaboração de estudos técnicos e ambientais para viabilizar o Atracadouro Jardim Apurá, que também futuramente vai ser um atracadouro que vai integrar o sistema aquático na Represa Billings. Essa é a meta 28. A meta 29 propõe o aquático na Guarapiranga, desenvolver estudos técnicos ambientais para viabilizar o sistema aquático na Represa Guarapiranga também, especificamente estudos ambientais para os atracadouros que vão ficar na região de Guaraci, Santa Paula e Clube Náutico. Além disso, a gente tem, já entrando em outro eixo, o Programa Mamãe Tarifa Zero, que é um programa que está em implementação e ele já está em operação. Ele faz parte do Programa de Metas também como uma atribuição relativa, atribuída à SMT. Além dessas metas que a gente acabou de comentar agora, existem outras que são de responsabilidade principal ou principua

de outras secretarias, principalmente de SIURB, e que a secretaria, a SMT, a SP Trans e a CET, de alguma forma contribuem com essas metas, principalmente com aportes conceituais, dados, mas elas são conduzidas por outras secretarias, como é o caso da SIURB. A gente vai passar muito rapidamente aqui, porque acho que são algumas metas que são importantes e que envolvem muitas das nossas discussões. Só vai pontuar aqui. A primeira meta que a gente tem que ir expondo é a meta 14, que é o BRT Aricanduva. Essa é uma meta que é uma atribuição de SIURB, já era no programa anterior, no programa de metas anterior. O compromisso dessa meta é iniciar a operação do BRT Aricanduva. Entrando na meta 15, a gente tem também o BRT Radial, que trata de iniciar a operação do trecho 1 do novo BRT Radial Leste e as obras do trecho 2 do BRT Radial Leste. Essa é uma meta que está atribuída à SIURB. Tem algumas outras metas aqui relacionadas à requalificação de corredores, como a meta 18, relacionada à requalificação do corredor Amador Bueno. A meta 19, que é requalificar o Corredor Imirim. Requalificar o corredor Itapeperica. O corredor Interlagos, que são todas metas atribuídas à SIURB. Isso também vale para o caso dos terminais, que aí já envolve a entrega de terminais, como é o caso do novo terminal Itaquera, que é a meta 23. O compromisso da meta 23 é entregar o novo terminal Itaquera, e a meta 24 é iniciar as obras do novo terminal Itaim Paulista. E, por fim, iniciar as obras do novo terminal Perus. Essas todas são metas que estão atribuídas, são conduzidas, todas as ações são conduzidas diretamente e principalmente por SIURB. A gente dá apoio técnico, um aporte técnico conceitual a essas iniciativas, mas elas são conduzidas por essas outras secretarias. Lamento ter passado rápido. A gente fica aqui à disposição para esclarecer alguma dúvida. Deixo aberta a palavra. Obrigado, pessoal.

01:37:55 Dawton Roberto Batista Gaia: Foi ótimo, João. Realmente foi muito bom. Eu não estou vendo ninguém inscrito. Eu acho que o Caique queria falar. Eu não sei se o Caique está aqui ainda. Ele falou que tinha algumas dúvidas.

01:38:54 Caique Alves de Souza: Bom, obrigado pela apresentação. Eu já acompanhei ela na audiência pública da Cidade Tiradentes. E vamos aos comentários, que aqui a gente tem algumas coisas que não fazem tanto... ou não fazem sentido, ou são metas que não... Parece que foram só copiar e colar das outras metas. Meta 16 e 18. É que vocês mencionam corredores. Celso Garcia, Amador Bueno e tem o Emirim. Gente, ele não é corredor. Ali, é faixa de ônibus. Ele tem um piso rígido só na parada de ônibus, mas ele não é corredor. Porque o ônibus não desenvolve velocidade. Ele tem saída direita. Você não tem pontos equipados para corredor de ônibus. Ali não se configura. Inclusive, Celso Garcia tem o problema da quantidade de veículos de linhas sobrepostas na região em que os ônibus não desenvolvem velocidade. Chega ali perto do ponto da Cesáreo Alvino, os ônibus simplesmente param no horário de pico, porque não é corredor, não tem ultrapassagem. Então, você tem que melhorar essa nomenclatura. Fala que é faixa de ônibus com piso rígido, porque fica mais

honesto. Porque falar que é corredor não é. Corredor é Santo Amaro, que está atrasado, Inajá de Souza, e isso são corredores. Meta 17, que eu acho que é a meta mais impressionante que a prefeitura colocou, que é conclusão do corredor da Minha Itaquera. São 600 metros para concluir um corredor. É sério que precisa colocar isso como meta? Que algo que deveria ter sido uma obrigação de um corredor que praticamente foi entregue a duas gestões passadas e só esse pedaço não conseguiu ser concluído e ainda vão colocar como meta? É um pouco absurdo vocês colocarem 600 metros como uma meta. Não é difícil. Isso é uma coisa que dava para ter sido feita e colocar como meta dá até aquela impressão que só colocaram por colocar. Então, vocês precisam pensar antes de colocar as metas, porque isso deveria ser só uma obrigação de rotina e não como uma meta. Meta 24 do Terminal Itaim Paulista. É uma meta importante. A gente quer da Zona Leste, a gente carece de transporte público de qualidade em muitos casos por conta da falta de estrutura, não só pela questão do ônibus. Só que essa meta vem solta. Solta como? Você não tem um corredor de ônibus. E aí eu cito mais uma vez o Perimetral Leste, São Mateus e Itaim, que não foi colocado como meta, mas que se valeria desse terminal, porque ele era a ponta final desse corredor perimetral. Então, quando você coloca um terminal solto na Avenida Marechal Tito, sem um corredor nem na Marechal Tito, só com a faixa de ônibus, e você não contempla o corredor perimetral, você vai colocar mais um terminal ali, e vai causar mais trânsito na região sem a infraestrutura necessária. Vamos lembrar que o corredor perimetral vai atender as linhas da CPTM 11 e 12, a linha do metrô a linha 15, além de conectar com o BRT da Aricanduva. Então, pelo menos o trecho entre Cidade Tiradentes, Guaianazes e Itaim Paulista deveria estar sendo contemplado, porque o restante depende do monotrilho, a gente entende, mas nesse trecho é importante. O que está acontecendo? O plano de metas falha em não conectar com outras áreas do município, que essas regiões mais periféricas estão tendo uma explosão de novos empreendimentos habitacionais, o Pode Entrar está colocando gente na Tiradentes até onde locais que a gente nem imaginava que podia colocar gente em terreno de tanto prédio estar crescendo, só que você não tem infraestrutura de transporte. Até chegar ao BRT Aricanduva, ela não tem estrutura e capacidade para mais veículos, então depende de um corredor de ônibus. Quando essas metas não levam em consideração essas regiões que estão tendo um adensamento cada vez mais pesado de pessoas vindo para cá e não tem essa melhoria, não tem essa infraestrutura, fica difícil essas metas darem certo a longo prazo, porque aí você vai ter que gastar mais dinheiro para solucionar um problema que poderia ter sido solucionado lá antes. Falar esse corredor de ônibus da cidade de Tiradentes, o perimetral leste, colocar o terminal de ônibus sem conexão com outros modais, que é o caso do corredor, e colocar uma meta de 600 metros é um tanto absurdo, porque não está conectando com outras áreas. E aí, questão de orçamento, eu cito, só para finalizar, eu cito a meta 40, que é do túnel da Sena Madureira. Além de ser um retrocesso, além de ter vários movimentos que são contra, a população ao redor não quer aquele túnel, é justamente um valor que a prefeitura poderia economizar com uma meta que as pessoas já demonstraram que não querem e se manifestaram nas

audiências públicas que não querem aquele túnel e deslocar para outras áreas. Em vez de você beneficiar o carro, beneficie o transporte público. É um valor que pode ser usado, por exemplo, para o perimetral leste, ou para outros corredores, ou para outras requalificações. É importante que vocês tenham essa sensibilidade de não usar sua audiência pública apenas como um protocolo para ser feito alguma coisa, e sim fazer, de fato, ouvindo a população. É isso que eu peço para vocês. Levem em consideração o corredor perimetral leste, já tem projeto, ele está bonitinho, ele vai atender a população e tire a meta 40 e passe esse orçamento para outras áreas da cidade. Obrigado.

01:44:46 Ana Carolina Almeida Santos Nunes: Bom dia, gente. Confesso que estou de veras decepcionada com o fato de não ter sido mencionada nenhuma meta em relação à mobilidade da PEC, apesar de existir uma, que é a meta 50 de requalificação de calçadas. Eu entendo que o PEC, que é o Programa Emergencial de Calçadas, é executado em geral pela Secretaria de Subprefeituras, mas, assim, esse é o Conselho de Trânsito e Transportes, não é só o Conselho da Secretaria de Transportes. Eu acho que só mostra um dos principais, evidencia um dos principais equívocos do PEC, que é ele ser realizado pela institucionalidade das subprefeituras, porque fica parecendo que não tem nenhuma participação do planejamento da área de mobilidade da cidade. Então, assim, as calçadas que são escolhidas para serem requalificadas, que não estão ligadas a nenhum planejamento geral da área de mobilidade. Isso, enfim, acaba sendo um desperdício de dinheiro, ainda mais porque vai muito pouco. Mas, enfim, de qualquer maneira, eu vou evidenciar aqui, acho que a principal distorção que a gente encontra e chega a ser uma piada de mau gosto, é que a meta 50 da requalificação de calçadas, ela coloca como só 500 mil metros quadrados de calçadas para serem, de fato, executadas pela Prefeitura, porque essa é a pegadinha da meta, porque os outros 500 mil. Então, que a Prefeitura vai multar e notificar, e eu nunca vi meta para cumprir a própria obrigação, que é o de multar e notificar. Em contraposição, a meta 48, que é a de requalificação de asfalto, prevê 10 milhões de metros quadrados de asfalto para serem requalificados. A gente está falando que a Prefeitura pretende gastar dinheiro para beneficiar 20 vezes mais área de asfalto do que calçada, isso mesmo depois de vir de uma série de 3 anos com gasto recorde com asfalto, que fez, inclusive, com que os corredores estejam todos atrasados. Muitas das metas dos corredores que vocês apresentaram aqui, são metas repetidas. Ah, mas teve avanço. Teve um avanço, o quê? De 2 quilômetros? 500 metros? Porque tem muita coisa que poderia ter sido entregue antes, justamente se não tivesse sido torrado o dinheiro com asfalto. E vocês podem falar, ah, mas isso não é responsabilidade da CMT, é da Secretaria de Subprefeituras. Bom, pois, o dinheiro que é torrado com asfalto pela Secretaria de Subprefeituras, é o dinheiro que vocês deixam de conseguir usar para melhorar a infraestrutura para o transporte público da cidade, que fará, inclusive, reduzir os custos operacionais do transporte público. A SP Trans sabe muito bem disso, que a SP Trans, eu tenho certeza de que ela ia adorar ter pelo menos 50% desse dinheiro que é gasto com

asfalto, fosse gasto com corredor e faixa de ônibus, a SP Trans ia adorar, porque ela sabe muito bem, tem todos os estudos de custos que sabem o impacto que isso gera nos custos. A outra coisa que eu quero falar, que eu acho decepcionante, é que nenhuma das metas são voltadas a ações que, de fato, reduzem as mortes no trânsito, nem parece que a gente está vivendo quatro anos de aumento nas mortes no trânsito nessa cidade, porque faixa azul é a única meta que foi apresentada que teria um impacto nisso. Na verdade, a gente não tem estudos ainda que, de fato, comprovem que ela está, de fato, reduzindo as mortes de motociclistas, porque se fosse isso também a gente já teria reduzido, porque essas mortes estão aumentando. Mas tem uma meta, que é a 51, de 10 projetos de requalificação urbana, que aparece de uma maneira muito generalista. E é uma meta extremamente... Ela é pouquíssimo ambiciosa. A gente propõe aqui, inclusive, que essa meta 31 seja transformada em projetos de acalmamento de tráfego, pelo menos um por subprefeitura, e que sejam indicadas essas áreas justamente pela CET, estudando as áreas onde tem maior índice de atropelamentos e de sinistralidade de trânsito. Então, que sejam áreas voltadas a acalmar o tráfego, modificar a geometria viária e melhorar, principalmente, a caminhabilidade. E outra coisa que eu vou colocar aqui para não me estender mais, é que tem a meta 46, que fala da renovação do semáforo inteligente. Eu fico me perguntando, porque está colocado assim, que é para melhorar a segurança e a fluidez do trânsito. Essa reforma, essa modernização do semáforo, ela está voltada a diminuir o tempo que os carros esperam no trânsito? Ou ela está considerando também o tempo de travessia das pessoas? Porque nós, pessoas que caminhamos pela cidade, estamos percebendo que existe uma série de cruzamentos na cidade em que o tempo de espera dos pedestres está aumentando, está aumentando para coisas de quase seis minutos, sete, oito minutos. Esse tempo de espera dos pedestres é um tempo assassino. Porque se o pedestre vê que não abre o semáforo para ele atravessar, ele acha que o semáforo está quebrado, vai atravessar quando está fechado para ele, vai ser atropelado e ainda vai ser culpado por isso. Se a meta de modernização foi para mudar o tempo do semáforo como estivesse feito, a gente dispensa. Obrigada, porque até agora essa mudança está só gerando um impacto, está deixando o trânsito da cidade ainda mais perigoso. Enfim. Eu acho que até entendo um pouco a tática de não ter trazido aqui as obras viárias, mas a gente sabe que todas as obras viárias, construção de túnel, avenida, etc., têm impacto no transporte público também e pelo menos vocês deveriam mostrar qual é o benefício para o transporte público que está previsto nessas obras. Porque se não tem benefício previsto para o transporte público, gente, pode jogar fora, porque a gente está vivendo uma emergência climática. Então, sair abrindo a avenida, se não tiver impacto para melhorar e dar prioridade para o transporte público, a gente está torrando o dinheiro, sendo que tem uma série de corredores de ônibus que estão atrasados e o dinheiro tem que ser direcionado para isso.

01:51:21 George Queiroz: Bom dia, obrigado. Obrigado, Caique, Ana. Fico contemplado

pelas aulas de vocês. Algumas coisas que anotei aqui rapidamente. Primeiro, quero lamentar mais uma vez, infelizmente, a ausência do secretário do Departamento de Transporte, que pelo regimento do CMTT deveria presidir essas sessões, e nós já estamos em abril, ele nunca apareceu. Fico querendo entender qual é o compromisso que todo mês ele tem, que é mais importante do que conversar com a sociedade civil, com os conselheiros eleitos da cidade. É um conselho qualificado. O secretário a gente não conhece, eu não sei nem como ele é, se ele é branco, se ele é preto, se ele é azul, se ele é gordo, se ele é magro. Se eu colocar no YouTube entrevista secretária, eu nunca vi uma entrevista dele. A gente fica numa situação realmente de ausência. Ele deveria nos ouvir, porque aí é muito fácil colocar somente o corpo técnico aqui para ficar ouvindo a gente chorar as pitangas, gente que não decide, me desculpe todos. Mas quem decide é o corpo político, é o secretário, ele tinha que estar aqui por obrigação, por regimento, ouvindo, escutando a população. Gostaria muito que ele se justificasse qual é o compromisso que é mais importante. Fica muito claro que tudo isso é decidido em portas fechadas. Essas reuniões, todas essas audiências são pró-forma que as coisas são decididas em outra instância. A própria apresentação também, na minha opinião, deixa a desejar que a sua mente ficou digitando o plano de metas e colocando numa fonte maior. Foi isso que aconteceu, colocava o slide do lado e o plano de meta. Eu não vi um croquis, eu não vi um mapa, a gente não viu um projeto, nada que evolua para além do que a gente já leu no plano de meta. Fica difícil debater. No caso, a minha cadeira aqui é sobre ciclistas. Eu sou representante dos ciclistas neste conselho. Obviamente, lamento a meta de ciclovias que ela vai sendo desidratada a cada plano de metas. Em 2015, no PlanMOB, era 400 km por gestão. Até 2028, a gente ter 1.800. Hoje, nós estamos com 700, ou seja, menos da metade do que a gente deveria ter. Eleitoralmente, em 2020, foi proposto 300 km, já menos, recolocado no plano de metas. Esses 300 foram colocados no plano de metas de 2021, reafirmados em 2023 e a Prefeitura fez 49, 50. Quisera eu poder, no meu trabalho, fazer só 15% de uma meta e continuar com o meu emprego. A Prefeitura, infelizmente, a gestão do prefeito Ricardo Nunes, é bom falar nome e sobrenome das pessoas, o Ricardo Nunes desaprendeu a tratar de fazer ciclovias na cidade. As ciclovias que eram feitas normalmente até 2016, hoje elas não conseguem, a Prefeitura não consegue nem fazer um edital que não seja barrado, faz ciclovias, as poucas que faz, faz de baixíssimo nível. Então, já são oito, nove anos de abandono da pauta, como não prioritária, e a gente vai ficar vendo promessas, promessas, e a promessa agora é de 233 quilômetros, é chegar a 1.000, ao invés dos 1.800, ou seja, não nos atende, porque, primeiro, porque ela não garante que a gente não confia que isso vai acontecer, a gente sabe que não vai acontecer, porque se foi proposto 300, se faz 49, por que propôs 233? Para chegar nesse numerinho redondo de 1.000, não vai acontecer, me desculpe, Dawton, mas podem falar, mas eu sei que...

01:55:13 Dawton Roberto Batista Gaia: George, o tempo está acabando.

01:55:16 George Queiroz: Tá, ok. É engraçado, o tempo sempre acaba comigo, mas vamos lá. E eu gostaria também lamentar porque não existe realmente em nenhuma citação as obras faraônicas, os absurdos faraônicos rodoviaristas, que são como se não tivesse a ver com o trânsito e transporte, os absurdos que não é somente o corredor, o túnel da Sena Madureira, que não deveria existir, é um absurdo, é um crime, mas também o Boulevard JK, o túnel que leva um túnel a outro túnel, uma série de duplicações etc., que é onde está o grosso do orçamento relativo a transporte, são bilhões, bilhões, em uma postura, em um tipo de visão absolutamente obsoleta de São Paulo, gente que não sabe, mas que está tentando recuperar o que já deu errado há 80 anos atrás com o Prestes Maia, tentando recuperar o pior de São Paulo, tudo isso que levou ao caos que a gente tem hoje, a Prefeitura de São Paulo, na figura de Ricardo Nunes, do secretário, que eu nem sei o nome, que não aparece aqui, dobrando a aposta no que há de pior em mobilidade urbana. A gente fica aqui só chorando as pitangas sabendo que vai tudo piorar. Obrigado.

01:56:38 Mauro Calliari: Bom dia. Indo direto ao ponto. Eu queria falar de quatro metas e eu queria saber se a pessoa que apresentou, eu estou tentando lembrar o nome aqui, mas não consegui lembrar, tem o poder de colocar. Se tem o poder de colocar parte dessas sugestões, incorporá-las no plano, ou se a gente tem que sair daqui e entrar no sistema normal para fazer. A gente também está fazendo isso, mas eu queria saber se o próprio conselho de transportes pode servir como uma porta de entrada. Dá para uma meta ser colocada. Beleza, não é? Então, vamos lá. Meta 50, calçadas. Concordo com o que a Ana Carolina falou. Acho que está faltando. A meta comparável ao que não foi feito na gestão anterior, ela deveria ter sido pelo menos mantida, 1,5 milhão de metros quadrados, que já é pouco. Ao colocar, acho que não faz nenhum sentido, inclusive jurídico, viu, Caique? Vocês colocarem assim, ah, fiscalizar e mudar 500 mil metros de calçadas, que a gente hoje não faz. Me parece uma coisa assim, vamos cumprir aquilo que eu devia estar fazendo e não estou. Se for fazer, colocaria como uma coisa separada. Uma coisa é as prefeituras serem responsáveis pela requalificação das calçadas que estão sob sua jurisdição ou que foram escolhidas como importantes. A outra é fazer aquilo que ela não está fazendo hoje, que é obrigar proprietários que têm degraus, garagens, buracos, e que não estão fazendo isso, a refazê-los. Acho que não faz muito sentido, nem do ponto de vista legal. Meta 52. A prefeitura deu maior peso para o VLT. O VLT é uma coisa que está chamando atenção, está mexendo, pode mexer com a cara da cidade. Ao colocar a meta do VLT junto com o calçadão do centro e junto com outras requalificações e apenas como viabilizar o VLT, ela está diminuindo aquilo que ela mesma falou. Nós assistimos aqui nesse conselho, uma apresentação do pessoal da SP Urbanismo. A primeira apresentação era lançar o projeto em 2028. Lançar, que significava implantar. Aí foi para 2029. Agora está apenas a viabilização. Acho que temos um problema aqui. Se esse é um projeto importante, e ele é, é um projeto de 4 bilhões de reais, ele não pode estar dentro da mesma meta do calçadão. Minha sugestão, gostaria que estivesse sendo anotado isso, que se separe.

Calçadão é uma coisa, está atrasado, precisa fazer. Fomos visitar, inclusive, todos nós aqui, vários de nós. O VLT é outra coisa completamente diferente. São duas metas que, se colocarem juntas, significa que ou não vai cumprir, ou vai cumprir pela metade, fica um problema até para vocês. Terceira meta. 51, requalificação urbana de espaços e tal. Não tem nenhum, tem assim, vamos requalificar 10 espaços. Que espaços? O que quer dizer isso? É uma pracinha? A gente está falando de uma coisa, é uma meta que pode ser qualquer coisa. A minha sugestão é trocar essa meta por aquilo que não está colocado e que estava no plano anterior, que tem a ver com acalmamento de tráfego, que tem a ver com redução de mortes, que tem a ver com requalificação urbana, que são as áreas calmas, que eram as tais ruas completas, e que tem a ver com uma meta que não foi colocada, porque vocês estão colocando só as ações, mas não as consequências. Por exemplo, fala-se do IDEB, fala-se do número de escolas, não sei o quê, mas o que é importante? É o resultado do IDEB. No trânsito, o que é importante? Que se morram menos pessoas, coisa que não está acontecendo. Não há uma palavra sobre fiscalização, aumento de fiscalização. Tem os sinais, mas qual é o objetivo? É voltar a um patamar, é reduzir esse patamar absurdo que está hoje, de mais de mil mortes por ano no trânsito. Acho que essa meta de segurança viária tem que voltar, e estou sugerindo que ela seja incorporada, que ela venha com as submetas. Quais são as coisas que vão fazer isso? As áreas calmas, fiscalização, é ter esse tipo de compromisso que acho que hoje está fora. A última coisa que queria falar é sobre ausências. Acho que a história de não ter nada sobre uma reorganização da frota da SBTANCE me parece estranha. Isso foi apresentado nesse conselho e por alguns secretários atrás, a gente tem secretários, como o George bem lembrou, praticamente um por ano, um deles apresentou que a gente teria uma reorganização inteira da rede de ônibus de São Paulo. Esse assunto morreu, não está mais, pelo menos não vim na meta. Gostaria de saber se vocês têm alguma coisa sobre isso. Estamos falando de qualidade, não é assim, há quantos ônibus que isso e aquilo. Como é que ficou aquela história que ia ter três camadas, três hierarquias de ônibus e que elas iam todas levar, ia ser um sistema muito mais rápido? Morreu, acabou. Está escrito lá, vamos ter um terminal em Itaquera para aumentar o número de linhas. Cadê essa reforma? Uma coisa mais importante é que alguns números que estão lá estão faltando. Acho que era isso, e reforço o ponto da Ana em relação ao negócio das calçadas, que diz respeito diretamente à nossa presença da mobilidade ativa. Obrigado.

02:02:34 Dawton Roberto Batista Gaia: Obrigado, Mauro. Acho que essa primeira leva de colocações, eu vou pedir já para dar a resposta aqui, João e Caique, e depois a gente continua.

02:02:51 Carlos Henrique de Campos Costa: Deixa eu falar rapidinho da meta 51, Mauro, desculpa. Bom, as requalificações, mesmo que na meta 51 tenha lá as ações estratégicas, que são seis projetos de caminhonidade e redesenho urbano, os quatro projetos de qualificação,

mesmo que eles não estejam na meta, nada impede da SNT produzir esses projetos, fazer esses projetos independentemente da meta. Por exemplo, na meta passada, nós tínhamos descrito os projetos de redesenho urbano e uma área calma. Nós estamos finalizando a área calma de São Miguel. Então, nada impede da SNT de conta própria, sem plano de metas, realizar esses projetos. Já sobre a meta 50, que é metas de calçada, infelizmente, essa meta, a gente não tem domínio sobre ela. Mesmo ela sendo sobre transportes e caminhabilidade dos pedestres, essa meta fica um lugar sensível. Essa por exuberâncias estratégicas de fiscalização de multa, isso cabe aos fiscais de postura da Prefeitura. Nós, aqui na SNT, não temos fiscais de postura para fiscalização de calçadas. E até a construção de calçadas, nós não temos contrato. Não está no escopo da lei da Prefeitura a atribuição da SNT fazer essas coisas. Então, por isso, não foram atribuídas a nós essas metas. Acho que sobre o VLT, o João pode explicar melhor. Acho que eu fui claro, Mauro? Ou mais alguma coisa?

02:04:27 Mauro Calliari: Se eu puder, é só rebater o que você está falando. Se a nossa ideia aqui hoje é tentar falar de metas compartilhadas, é claro que nenhuma secretaria pode decidir unicamente, sozinha, por alguma meta. O que eu estou propondo é que você, como alguém responsável pela mobilidade em São Paulo, leve essas metas para discutir com outras áreas. Porque eu não posso fazer isso, eu não posso ligar para a SM e falar que tal vocês incluam calçadas? Que tal falar com o pessoal da fiscalização? Mas você pode. Me chama atenção você falar que é claro que alguém pode fazer alguma coisa fora do plano de metas, mas nós estamos falando do plano de metas. A remuneração de secretários está ligada a isso. É por isso que a gente coloca no plano de metas. Me chama atenção que a gente aqui não consiga falar de coisas que sejam compartilhadas. É como se você falasse, eu não sou dono de nenhuma meta, então eu não vou falar de nenhuma. Minha sugestão, eu acho, é que a Secretaria de Transportes se achar importante, que eu espero que você ache, que vá discutir com outras secretarias que são aquelas que são de metas compartilhadas.

02:05:36 Carlos Henrique de Campos Costa: Correto.

02:05:38 Ana Carolina Almeida Santos Nunes: Se me permite, eu vou fazer um complemento também. Eu acho que o que a gente colocou aqui também, assim como foram apresentadas as metas compartilhadas com a SIURB, é justamente o nosso estranhamento de o programa de metas não ter nenhum compartilhamento com a Secretaria de Trânsito, com a Secretaria de Transportes. Porque, enfim, a escolha das localidades, a rede de calçadas faz parte da rede de mobilidade da cidade. A escolha dos locais prioritários para receber essas obras, ela tem que fazer parte do plano de mobilidade da cidade. Assim, essa meta deveria ser compartilhada com a Secretaria de Transportes justamente, enfim, porque senão a gente está entendendo que vocês estão afirmando que a execução dela é feita totalmente à revelia do planejamento de mobilidade de transporte na cidade, porque calçada não é considerada

parte. Isso seria contra até, enfim, do que está colocando na legislação.

02:06:35 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu aceito a sua sugestão. João, você quer complementar a parte de rede?

02:06:53 Joao Bonett Neto: Bom, pessoal, eu fiz algumas ambas. Eu fiz algumas anotações aqui. Não sei se eu vou conseguir contemplar todo mundo, mas eu vou tentar passar alguns pontos aqui. Sobre a questão de considerar algumas faixas exclusivas como corredor. Sobre aquela questão conceitual. Acho que o Caique comentou. Eu acho que talvez a questão tenha partido do fato de no momento da elaboração da redação, quem fez usou talvez um conceito que está no próprio PlanMob que considera como corredor uma categoria de corredor faixa exclusiva, mas a gente concorda com você, Caique, que essa redação, ela precisa, esse conceito, conceitualmente essa redação, ela precisa enfim, a gente precisa aprimorar. Precisar o conceito. Acho que isso é o que você levantou é um ponto muito relevante, muito importante, a precisão conceitual. Quanto ao corredor Itaquera, são três quilômetros. São 3,1 quilômetros que compõem esse novo trecho, esse segundo trecho do corredor Itaquera. São 600 metros até a Avenida Aricanduva de um lado e mais 2,5 quilômetros até a ET Itaquera, que é até quase a Avenida Jacu Pêssego, que vão completar o corredor. De fato, talvez seja um trecho pequeno, mas ele é um trecho importante para completar e tornar o corredor, para que o corredor, ele seja integrado à rede de, enfim, à infraestrutura da rede de trilhos, por exemplo, ou de alta capacidade. De média a alta capacidade, é um trecho importante. Quanto ao terminal Itaim Paulista, inicialmente ele foi proposto, claro, ele está no PlanMob e no PDE, integrado com o corredor Itaim Paulista São Mateus, que é o Perimetral Leste, como você comentou, ele faz muito sentido integrado a esse corredor. Esse corredor é prioritário, mas mesmo ele não existindo, o terminal Itaim Paulista, ele pode ajudar a organização da rede, ele é interessante, ele é importante, então, mesmo que ele não esteja ainda integrado num corredor, ele já vai ter funcionalidade. Por isso que ele é mantido como uma estrutura que é importante para o sistema, mesmo ainda não estando integrado em um corredor. Mas a gente concorda com você que o terminal perimetral é enfim, uma iniciativa, uma ação muito importante, eu acho que vale a pena reiterar essa importância para compor um programa de ação para o enfim, um programa de governo, um programa de ação, o corredor perimetral leste, Itaim Paulista São Mateus, é sim uma infraestrutura muito importante. Eu acho que talvez tenha tido outras falas aqui, mas eu fui anotando algumas coisas, talvez em relação às últimas falas da Ana, do Jorge e do Mauro, a gente tomou, enfim, nota toda da sugestão de vocês, toda interlocução com vocês é muito valiosa para nós, é muito importante e a gente vai, enfim, anotando isso, todas essas sugestões, certamente a gente vai enfim, dar algum encaminhamento a elas. Eu acho que era isso, Dawton, eu agradeço a oportunidade e fico à disposição para as outras perguntas também.

02:16:18 Rafael Del Monaco Drummond Ferreira: Tem uma série de metas bem complicadas e que eu acredito que o Caique, a Ana, o Lauro e o George já falaram muito bem delas. Mas eu queria retomar uma questão conceitual bem complicada que é a questão do orçamento estimado. O programa de metas possui uma estimativa de valores a serem investidos, mas não possui o orçamento por metas ou ações. Isso nos deixa no escuro em relação às prioridades de fato que a Prefeitura está dando essas grandes obras, por exemplo. A gente tem pelo plano de metas a previsão de 31 bilhões de reais investidos nos quatro anos nesse eixo do Universo São Paulo. Mas o que é cada um deles? Isso representa 65% do que está previsto para o plano de metas. É muita coisa, é muita coisa. Mas a gente está vendo uma discrepância muito grande do que é cada prioridade. A gente precisa ter na versão final o que está sendo definido ou previsto para cada uma dessas ações para que a gente consiga realmente ter um acompanhamento disso e que a gente possa ter a disputa das prioridades. Uma outra coisa que eu quero ressaltar é que tem uma série de metas que definem como indicador que a ordem de serviço de obra vai ser emitida. Desculpe, sinceramente, isso não é meta. Isso não pode ser meta. Mesmo que a obra seja bem-vinda, mesmo que a obra seja necessária, os trâmites internos da prefeitura não importam. Desculpe, realmente não importam os trâmites internos. O que importa é o que é entregue à população. Se a obra não é entregue, ela não deve ser meta. Ela não pode ser meta. Isso conceitualmente tem que ser mudado. Se tem uma série de metas que não vão poder ser cumpridas, finalizadas até 2028, então elas têm que cair. De fato, elas não podem continuar. Eu não quero entrar em muitos detalhes de algumas metas problemáticas, mas realmente a gente precisa ter para a versão final uma mudança conceitual de como a gente vai tratar o orçamento, de como a gente vai tratar, o que é um indicador e de como a gente vai priorizar. O que a gente vai priorizar? Tem uma série de metas que precisam ser simplesmente eliminadas. Túnel Sena Madureira, extensão do Alberto Marinho, totalmente equivocadas. Precisam cair, não podem continuar. Isso que deveria ser o recado dessa reunião. É isso. Muito obrigado.

02:19:51 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito obrigado, Rafael. Eu só queria, só para um cumprimento, se alguém quiser depois fazer um cumprimento das sugestões e colocar aqui, enviar aqui para o CMTT, nós damos o encaminhamento necessário, só para a gente poder deixar mais aberto a nossa pauta e a nossa possibilidade de sugestões.

02:20:27 José Antonio: Olá. Gente, eu queria fazer alguns comentários gerais e fazer algumas sugestões. Em primeiro lugar, nós temos discutido o programa de meta para os próximos quatro anos, quatro anos que, tudo indica, serão decisivos para diversas coisas do planeta. Nós estamos no ano seguinte ao ano que quebrou o recorde de aumento de temperatura no planeta. Em função disso, diversos especialistas, o presidente da Assembleia Geral da ONU, reiterando que os países assumam compromissos de redução de emissão de gases e efeito estufa. E nós estamos discutindo um programa de metas que não está indo nessa direção.

Apesar de toda a legislação que nós temos, inclusive aqui até no nível municipal, no plano diretor de priorização de transporte coletivo e priorização de modos não motorizados. Como que se explica uma meta 50 com um nível ridículo de recuperação de calçadas, uma coisa básica para a mobilidade, deslocamento a pé, e os valores enormes para asfaltos? E como que isso não está sendo discutido no programa de metas? Uma série de iniciativas que vão contra a necessidade mais urgentes do nosso momento histórico. Um momento que, se a gente não conseguir reduzir essas emissões no nível geral, e aqui na cidade de São Paulo o principal fator de emissão, segundo as medições, vem do setor de transporte, e a gente está tomando medidas que incentivam o transporte individual, São Paulo já tem um histórico de aumento de temperaturas. Você pega aí nos documentos da própria prefeitura, nós já aumentamos temperaturas acima do limite do acordo de país, que tentava limitar em 1,5. São Paulo, nos últimos 100 anos, aumentou uns 3 graus a temperatura média, e a gente está discutindo um plano de mobilidade que vai contra essa necessidade de reduzir. Primeira essa observação geral. Como que a gente está fazendo isso na véspera, quer dizer, para os próximos quatro anos, que vão ser decisivos para a história do planeta? Em relação à questão da mobilidade a pé, aquilo que já foi discutido, me sinto muito bem representado pelas falas anteriores, da Ana, do George, do Mauro e aquilo que foi comentado pelo João, de a responsabilidade. Isso demonstra uma necessidade, a meu ver, o seguinte, uma meta fundamental é que precisamos reformar as atribuições em relação à questão das calçadas. Calçadas fazem parte da via, como diz o código, isso faz parte do sistema de circulação de IPDS, como diz o plano diretor, e a gente não tem uma integração para um planejamento mais adequado, e não tem uma execução em um nível que tem super sentido, até pela quantidade de viagens que a pesquisa OAD indicou, 66% dos deslocamentos, das viagens na cidade de São Paulo, envolvem deslocamento a pé, 66%, gente, ou exclusivamente, ou complementando o transporte coletivo. Precisamos ter uma reforma institucional e regulatória para que essa questão da calçada tenha atribuições claras e possa ser feito um planejamento robusto, que tenha sentido no nosso momento, que tenha sentido com o nosso plano diretor. Essa é a primeira sugestão. Outra coisa, com relação à segurança viária, a CET precisa retomar as estatísticas. O InfoSiga não está entregando dados adequados. Pegando os dados de 2024 para a cidade de São Paulo, uns 30% dos sinistros registrados, gente, 30% não tem classificação do tipo de sinistro. Como a gente vai poder dizer que aumentou o atropelamento com 30% de dados não classificados? Acho que é fundamental que a CET, que fazia um trabalho excelente, até onde eu sei, com relação à estatística, retome isso para que a gente possa ter dados adequados para fazer esse planejamento, para desenvolver essas políticas públicas. Era isso, gente.

02:25:29 Rafael Calabria: Bom dia a todos. Bom, completando um pouquinho as falas anteriores, eu falei um pouco da auto-oneração rapidamente na Câmara, estava em um evento, falei da pauta mais importante, mas preciso dizer que a expectativa era baixa, porque

tinha tido pouca entrega, mas o plano de metas ficou muito abaixo do esperado. É claro que as obras rodoviaristas que foram citadas aqui não são da SMT, mas, Dawton, é importantíssimo que a secretaria, o secretário, por isso que seria bom o secretário estar aqui, se posicione na reunião com o prefeito, com os outros secretários, sobre o erro que são essas dezenas, 15 obras rodoviaristas no plano de metas, que vão piorar o trabalho de vocês, vão estimular o uso de carros, vão estimular o trânsito, vão canalizar mais trânsito para avenidas que já têm congestionamento. Eu queria estar aqui. Pelo menos, eu listei seis que eu tenho falado nas audiências. Onde a população usar o conceito errado, a população achar que é uma obra maior do que é. Esse é um ponto muito importante, uma mentira, a meta 19, 21. Nem deveriam ser meta, porque reformar a faixa exclusiva é um trabalho cotidiano, não deveria nem ser uma meta, pedirá chamar de corredor. Outro ponto, corredores de ônibus. Celso Garcia, meta 16, está previsto só até a Brésia. São dois quilômetros, dá para fazer andando esse trecho. Por que não está o Celso Garcia inteiro? Eu queria saber se vocês vão usar a reforma, a requalificação que foi feita no ano passado, como o corredor, ou se vai ser feito de fato o corredor à esquerda, na Celso Garcia, na meta 16. A meta 20 reforma de corredor, de novo, uma meta super tímida. Os corredores, mesmo o que é corredor de verdade, está sendo super tímido. A de ônibus elétrico está concluindo uma meta pior do que a meta da gestão passada, e ainda abrindo brecha para o lobby do diesel. Desculpa, lobby do gás. Que não zera emissões. A lei que está vigente na cidade prevê zerar emissões até 2038. Atender o lobby do gás não vai zerar emissões e a meta já é fraca considerando elétrico. Preciso relembrar aqui que o agiamento da meta que foi aprovado na Câmara, as pressas em dezembro, foi derrubado pela Justiça. Essa gestão que acabe em 2028, precisa entregar 50% da frota elétrica até o final da gestão. 2.200 ônibus é muito além do que era para ter entregado no ano passado e muitíssimo além do que precisa ser entregue em 2028. Infelizmente, o plano de metas está muito aquém do que seria ruim, está muito fraco em metas da SMT e metas que prejudicam a vida da SMT. Não vou repetir aqui o que já foi falado de calçadas e ciclistas, foi bastante falado, mas eu queria ressaltar que é bastante grave a situação, não é trivial, não é ajustar a texto. As metas precisam ser melhoradas e muito, e tem verba para isso, só que está sendo jogada em túneis e viadutos e não no que precisa.

02:30:27 Dawton Roberto Batista Gaia: Agradeço as falas. Acho que, João, você quer completar? Fazer uma parte do complemento das perguntas?

02:30:49 Joao Bonett Neto: A gente está tomando nota de tudo aqui, tendo um relatório e a gente, enfim, considera superimportante todas as contribuições.

02:31:22 Ana Paula Lima - Zona Oeste: Agora falando do tema desse conselho, que eu fugi um pouco na minha primeira fala, peço desculpas até. A gente falou, só vou retomar dois pontos que eu acho importante retomar, que é do Carlos, a questão da poda das árvores, da

denúncia. Eu acho também importante, Carlos, a gente, qualquer pessoa, na verdade, eu acho que tem que ser o método, qualquer pessoa que vê poda de árvore perto da sua casa, eu acho que pode até pedir ver se realmente tem autorização para fazer isso, porque todo mundo que poda árvore na cidade de São Paulo tem que ter autorização. Todo mundo que usa uma motosserra tem que ter uma licença dessa motosserra. Acho que são dois mecanismos que existem na cidade, que existem na lei federal, que dá para ver, porque pela sua fala apareceu que poderia ser só invasão ou alguma coisa assim, eu acho que às vezes até a poda em vias pode estar sendo ilegal, e aí uma poda errada, a gente sabe que pode ser fatal para uma queda de uma árvore, levando em consideração que a arquitetura dos galhos da árvore faz muita diferença quando tem ventanias, como a nossa cidade está vendo recentemente. É só por causa de quem falou disso na primeira parte da reunião e eu acabei esquecendo de falar. Sobre as metas que vocês estão apresentando, eu acho que eu vou primeiro ratificar a fala de todos os conselheiros que me antecederam, e eu acho que a gente tem um problema aqui mesmo de condução dos trabalhos, eu acho que o que a gente está vendo é uma derrota, eu vou falar por mim, a gente perdeu o ano passado, então se a gente perdeu o ano passado, a gente tem uma administração que não era a administração que a gente queria que estivesse hoje aqui, mas perdemos, e aí daqui a quatro anos tem o jogo novamente e a gente vai estar novamente no jogo. Levando isso em consideração, falando do nosso secretário, eu também acho que ele deveria estar presente, é uma figura que querendo ou não faz diferença, porque a gente sabe que a cidade vai andar quando a gente unir política e técnica, não adianta um técnico falar que isso é importante se a política não quiser que isso aconteça. Para a política acontecer, a gente tem que ter um secretário que saiba ouvir a população e levar as demandas à frente, porque é isso que os conselhos existem, é para isso, para a gente conseguir fazer o melhor para a nossa cidade, que acho que é o que todo mundo quer aqui. Levando em consideração o currículo do nosso secretário, eu acho que ele pode não ser um quadro adequado para onde ele está, porque levando em consideração que ele é um economista e que ele tem uma experiência mais ampla em concessões no âmbito estadual, eu acho que, por uma escala da cidade, ele não está entregando o que a população precisa, porque uma escala local, falar de escala estadual é uma coisa um pouco diferente de falar da cidade. Escala estadual é uma coisa meio metafórica, porque é o limite do Estado e a gente está falando da cidade, que é a cidade, a pessoa que põe o secretário tem que saber o que acontece na cidade, ela tem que pisar na cidade. Para isso, essa pessoa tem que ter uma certa experiência. Eu acho que não tem esse problema, que acho que a SIURB é comandada por uma pessoa muito qualificada quanto engenharia estrutural, eu acho que ele é um quadro muito bom, e isso reflete aqui no nosso conselho de transporte, visto que a SIURB faz muitas obras rodoviárias. Então, eu acho que a gente precisa ver os objetivos, e eu acho que é isso, os objetivos dessa administração é diferente dos objetivos do que eu acho a maioria do mundo está andando, que é a questão ambiental, a questão de priorizar o transporte coletivo, priorizar o transporte a pé, coisas que a gente sabe que precisa mudar o mais de sete,

digamos assim, da administração para uma coisa que o tempo já acabou, a gente já sabe que as questões ambientais, a gente já está no segundo, vamos dizer que na prorrogação, já estamos no acréscimo da prorrogação, a gente já está muito mal. Eu acho que a gente teria que olhar mais as metas, eu também acho que são decepcionantes, e que acho melhor diminuir a quantidade de metas e cumpri-las 100% do que aumentá-las e cumpri-las pela metade, ou cumprir zero. Acho que essa é a minha colocação, agradecer aqui esse espaço, e esperar que a gente retome, quando o mapa do Rio estiver pronto, a gente retome aqui essa questão, porque eu acho que é uma questão muito importante, e essa iniciativa de cooperação com o IPTR vai trazer grandes frutos, eu tenho certeza, e vamos ver o que a gente pode fazer para melhorar a cidade de São Paulo. Obrigado.

02:36:41 Cauê Jannini: Oi, pessoal. Bom dia. Rapidinho, vou tentar ser breve. Muitas das falas já. Tem um pouco que eu ia falar. Eu acho que assim, dada a conjuntura atual, eu acho que todas as metas de mobilidade, elas têm que ter, teriam que ter, e elas não têm atualmente no plano proposto pela gestão, elas teriam que ter como diretrizes por trás delas segurança viária e enfrentamento à emergência climática. Isso deveria ser transversal e básico para um plano de mobilidade em 2025 em São Paulo. Ou seja, isso traduz em moderação de tráfego, investimento massivo e foco no transporte coletivo, melhores condições de segurança para pedestres e para ciclistas e desistir do automóvel particular. Esse plano, me parece, vem bem ao contrário disso, metas muito tímidas para mobilidade ativa, quase uma negligência total na segurança viária e transporte coletivo a mesma coisa, metas muito tímidas, especialmente quando a gente olha para as metas voltadas para o transporte particular, os viadutos, tudo isso que todo mundo comentou, o Rafael falou muito bem. Rapidamente sobre as metas, algumas sugestões. Meta 50 de reforma de um milhão de metros de calçadas. Eu queria lembrar também que as calçadas não é só para quem caminha, ponto, as calçadas são parte do sistema de transporte coletivo, a pessoa para ir chegar no ônibus, para chegar na estação de metrô, ela vai caminhar. Se esse trajeto não for bom, isso vai ser um desestímulo ao transporte coletivo também. Um milhão de metros de calçadas é muito pouco. A própria prefeitura estima que a cidade tenha 65 milhões de metros de calçadas. Ou seja, acho que para quatro anos, essa meta tinha que ser dez vezes maior. Dez milhões de metros de calçadas reformados. O que não é nada demais, se pensar que já está propondo reformar dez milhões de metros de asfalto. Acho que é razoável propor dez milhões de metros de calçadas. Alargamento de calçadas em locais de muito uso. Isso é um déficit da cidade, isso não está contemplado. A gente não tem nenhuma meta para alargar calçadas, aumentar os espaços. Tem muitas calçadas que você não passa com carrinho de bebê, com cadeira de rodas. É uma meta que não existe. Meta 46. Inclusive, o alargamento de calçadas pode ser feito em conjunto com a redução do espaço diário. De forma a desestimular o uso do automóvel. Reduzir a presença de carros mesmo. Reduzir a poluição em áreas que tem muitos pedestres e tem outras opções de transporte. O que mais? Meta 46. Como a Ana só queria reforçar, a

meta de modernização de semáforos. Seria muito bom que essa meta fosse incrementada para dizer que esses semáforos modernizados vão ser otimizados com prioridade para a segurança e a eficiência para os pedestres, que deveriam ser a prioridade em todos os cruzamentos. Inclusive como forma de reduzir acidentes. Sinistro. Desculpa. Segurançaaviária também não é muito mencionada no PDM, o que é bem chocante, dado o momento crítico de aumento das mortes no trânsito. Nesse sentido, a meta 51, que é a de requalificação, e aí também vou concordar com o que já foi falado. Elas poderiam, essas requalificações de áreas poderiam ser focadas em segurançaaviária com criação de áreas calmas, com intervenções de moderação de tráfego. 10 é um número pequeno também, acho que poderia ser pelo menos uma em cada subprefeitura, 32. Meta 44, traindo um pouco para a cicloviasó, que não é o nosso foco, mas a gente também usa e também sente falta. Nucleômetros para o fim da gestão é muito pouco, são 233 em 4 anos, isso é pouco, considerando inclusive que o plano cicloviário vigente prevê que seriam 1.800 quilômetros em 2028. E a gente está atrasado nisso, muito por causa da gestão passada, das últimas gestões que fizeram poucos quilômetros de ciclovias. Então assim, tudo bem, não dá para 15.800 talvez, mas a gente precisa de uma meta um pouco mais ambiciosa para a criação de ciclovias. Por último, nenhuma meta de bicicletários em terminais e estações de metrô. Eu acho que isso é uma coisa que a cidade está esquecendo, a integração modal de bicicleta com transporte coletivo, ela tem muito potencial e isso não está contemplado em nenhum de metas. Eu acho que é isso.

02:42:10 Elio Camargo: Eu queria aqui falar para SP Trans em questão de qualidade e para ter um transporte coletivo eficiente de qualidade, há muitos itens que a SP Trans pode melhorar. Eu citaria, por exemplo, tirar os táxis dos corredores que atrapalham sensivelmente, melhorar colocando veículos na esquerda para não ficar cruzando e atrapalhando mutuamente na direita, colocar veículos só de taxis baixos, eliminar os taxis altos e o embarque precisa ser na altura do piso do veículo. Para isso, os veículos precisam ser adaptados com um sistema que compense a diferença do piso de embarque com o piso do veículo. A CMTT, quando tinha o transporte em São Paulo, fazia muitas exigências para melhorar a vida dos passageiros e dar mais qualidade. A SP Trans se omite nisso e aceita esses veículos e o sistema de embarque lamentável, porque as pessoas precisam estar fazendo ginástica para subir e descer dos veículos. Era isso. Obrigado.

02:44:16 Carlos Henrique de Campos Costa: Só agradecer a participação e eu notei aqui as recomendações e que a gente vai trabalhar para melhor atendê-los.

02:44:50 Caique Alves de Souza: Dawton, posso fazer só uma pergunta? Essas sugestões que a gente colocou sobre o plano de metas, elas vão para a revisão para ser colocada de alguma forma ou foi somente um comentário?

02:44:57 Dawton Roberto Batista Gaia: Nós vamos fazer encaminhamento. Nós vamos fazer encaminhamento para poder participar da revisão, sim.

02:45:05 Dawton Roberto Batista Gaia: Então, ainda vai ter uma revisão, tudo certinho, né?

02:45:09 Dawton Roberto Batista Gaia: Nós estamos fazendo encaminhamento. O plano de metas, até isso que eu ia falar um pouquinho.

02:45:22 Michele Perea Cavinato: Eu queria propor o encaminhamento. Aliás, eu queria saber de vocês. O que vocês acham melhor? Preparar um documento como CMTT e nos encaminhar ou vocês querem conversar, terça-feira que vem não tem Câmara Temática, a gente poderia usar o espaço da Câmara Temática para tentar construir esse documento juntos? Foi criado já uma conta do conselho no Participe Mais e o objetivo dessa reunião é justamente esse. Reunir todos. As contribuições vão acabar se perdendo. Eu queria transformar isso em um documento e colocar isso no Participe Mais, para que elas sejam levadas para frente. Vocês preferem preparar esse documento e nos encaminhar ou marcar na terça-feira e a gente constrói isso junto?

02:46:13 Caique Alves de Souza: Acho superválido. Até um espaço interessante. Bastante informação hoje. Pode ser.

02:46:25 Michele Perea Cavinato: Vamos seguir dessa forma. Fica aberta para os conselheiros e para observadores que têm interesse em participar. Nós colocamos tudo isso no Participe Mais.

02:46:49 Dawton Roberto Batista Gaia: Devemos fazer. O objetivo da reunião é exatamente esse. Que nós possamos fazer um encaminhamento para as áreas. Com certeza será reavaliado. A história da plataforma Participe Mais é encaminhada e eles olham cada um dos itens que são colocados. Vai ser feito a análise de cada item. O que puder ser completado, acho que com certeza será completado.

02:47:25 Michele Perea Cavinato: Eu não sei se teria que ter uma reunião extraordinária ou poderia ser marcada uma reunião técnica, sem a necessidade de publicação? Passar o convite para o grupo?

02:47:51 Dawton Roberto Batista Gaia: Não, a reunião técnica. Convite para o grupo que está aqui. Pode ser para esse grupo inteiro aqui, se quiser.

02:48:25 George Queiroz: Eu sei que essas contribuições do plano de metas, uma hora ele

vai ser fechado. Eu sei que a gente não tem tanta, obviamente, a descrição da Prefeitura, mas o acompanhamento mesmo, futuro e por agora, hoje, na reunião, todo mundo sentiu falta realmente da gente debater as obras viárias. Eu queria saber se futuramente a gente pode pautar, a gente trazer pessoas da SIURB, de outros departamentos, de outras secretarias, etc., para a gente debater essas obras viárias, que são muitas, são caríssimas e elas impactam muito o objeto deste conselho, que é o trânsito e o transporte, a mobilidade, e a gente debater mesmo esse túnel, Roberto Marinho, Sena Madureira, etc., são 15 obras grandes, e que isso também, inclusive também esses corredores, terminais e tal, a gente pudesse ter apresentações que não sejam somente o escritinho do plano de metas, a gente ter um acompanhamento, ter um projeto, um croquis, coisas que a gente possa ver além do somente o vamos fazer, não vamos, para a gente poder interceder de forma construtiva no que for acontecer ou não, é claro que muitas a gente gostaria que não acontecesse, mas a gente poder debater de forma clara com projetos na mão, com coisas um pouco mais reais, não sei qual a possibilidade de a gente pautar nas próximas reuniões, além dessa reunião que a Michele propôs, futuramente trazer as pessoas, as obras etc., para a gente debater essas obras viárias, estou pedindo essa pauta já.

02:50:11 Dawton Roberto Batista Gaia: George, assim, tudo que nós, tudo que foi proposto, que vocês têm proposto, a gente tem feito os encaminhamentos e a gente não pode esquecer que o que nós fazemos é um convite às pessoas a virem fazer apresentação dos projetos, né, e isso vai depender sempre do tempo e da disponibilidade deles virem fazer apresentação, eu não posso convocar ninguém, mas a gente pode fazer o convite, eu concordo, a gente pode sim pautar todos eles e trazer um de cada vez, deve ser projetos grandes, para poder fazer a apresentação dos projetos aqui.

02:50:52 George Queiroz: Desculpa, só pelo menos, vamos dizer, essas 15 metas, que elas são, pelo que entendi, não são relativas à tua área, não sei de qual área é. Enfim, mas é isso. Pelo menos, a gente passar essas obras, a gente entender o que elas significam e a gente poder dialogar com as pessoas que estão levando essas coisas para frente, pelo menos preliminarmente, eu sei que obras grandes, tem obras bilionárias, obviamente vão demorar anos, anos e anos. Mas, assim, como foi colocado em plano de metas, e aí a apresentação para na meta 30 ali, a apresentação de hoje, a gente faz essa continuação com alguém responsável. É isso, se puder a gente conseguir pautar isso para a próxima reunião, eu agradeço, já estou fazendo um pedido de pauta para a próxima reunião. Obrigado.

02:51:54 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, de qualquer forma, enquanto a gente vê se ele consegue resolver o problema dele lá. Na verdade, o que a gente pensa em tudo isso que vem ocorrendo, que está ocorrendo na cidade de São Paulo, e o objetivo dessas metas, está muito claro que a gente não está falando de projetos específicos, quase todos eles são

projetos intersecretariais, inclusive nosso plano se for viável, o objetivo é fazer uma intervenção urbanística mesmo, onde a gente esteja preocupado com a caminhabilidade, onde podem ser contemplados outros projetos. Eu acho que é muito claro que os projetos que foram já contratados e estão na fase final de aprovação, que são ruas completas, alargamentos de calçados, avanços de passeios, nos cruzamentos, longofaixas ao longo de algumas vias, claro que a ideia é fazer com que as pessoas se sintam mais seguras e, de fato, mais seguras na cidade de São Paulo. Quando a gente fala de segurança, a gente fala de conforto, onde os projetos vêm, de fato, contemplar mais áreas verdes, onde ajudam a estimular o modal ativo. A ideia é que as coisas que sejam construídas, elas vêm estimular cada vez o modal ativo. As ações que estão sendo feitas e que estão sendo planejadas, vamos dizer assim, e a gente tem participado, junto à CET, nos esforços no sentido de redução dos inícios de trânsito, com projetos que realmente vêm ampliar a segurança. Não estou falando de redesenho urbano, de propostas. Quando se fala em melhoria no tempo semafórico, a gente não fala só da melhoria para o ver. Com toda certeza, a proposta da modernização do semáforo tem muito a ver com a possibilidade de priorizar as travessias dos pedestres. Não tenho dúvida disso que a CET está debruçada, sim, neste problema da redução do início no trânsito, para garantir a redução do início no trânsito da cidade. Não tenho dúvida nenhuma. Quando ela pensa em redesenho urbano, quando ela pensa em rotas escolares, quando ela pensa em usos completos, quando ela pensa em rotas acessíveis, quer dizer, está pensando na população de um modo geral. Além disso, a gente não pode pensar que a gente não pode deixar de dar importância a medidas tecnológicas. A tecnologia, definitivamente, são os equipamentos eletrônicos, é o que vai de fato contribuir com os sinistros. Se estão sendo estudados, certeza. Nós precisamos ampliar esses investimentos dos projetos como área calma, como o próprio Mauro colocou aqui na fala dele, nas travessias, derivados esse investir em implantação de alimentos físicos, que venham de fato demonstrar que são capazes. Eu acho que o termo não é forçar, mas é possibilitar que as pessoas tenham um comportamento mais seguro, tanto o motorista, quando está dirigindo, quanto o pedestre, ele estava fazendo a travessia em uma das avenidas da cidade de São Paulo. Claro que é CET pensa, planeja e vai trazer propostas capazes de reduzir esse número de sinistro na cidade de São Paulo. As áreas técnicas que compõem a nossa Secretaria estão voltadas a trazer soluções significativas tanto para o transporte quanto para o pedestre. Não tenho dúvida nenhuma que 100% do nosso esforço está concentrado em ações para reduzir o índice de sinistro na cidade de São Paulo. Não podemos esquecer que São Paulo realmente é uma cidade muito grande. Às vezes as pessoas trazem exemplos de fora eu mesmo. É oportunidade de conhecer bons exemplos fora e que funciona muito bem lá fora, e às vezes aqui, infelizmente, termina não sendo boas soluções. A solução sempre é uma solução razoavelmente boa quando aplicada aqui. O nosso problema sempre vai estar na escala. O Mauro sempre coloca essa questão da escala, na dos projetos que são elaborados aqui, porque São Paulo é muito grande. Quando a gente fala de 20000 km de rede viária, é uma cidade muito grande, de 12000000 de habitantes. É transporte

público, é 13000 e alguma coisa na frota de ônibus. Tudo aqui é muito grande. Cada uma das subprefeituras e eu concordo. Nossa escala exige que as metas sejam mais arrojadas. Se a gente quiser vencer essa batalha, essa luta contra o número de sinistros na cidade de São Paulo.

03:00:10 Ana Carolina Almeida Santos Nunes: Eu só queria reiterar. Vou ter ousadia de falar em nome das outras pessoas que fizeram intervenção, que o que a gente está colocando aqui assim. A gente entende que o plano de metas ele é um instrumento de definição de áreas estratégicas. Tanto que, enfim, numa das audiências que eu fui, estava lá a pessoa que é responsável pelas entregas estratégicas da prefeitura. Se a redução das mortes no trânsito e a vivendo uma crise, as mortes no trânsito, o aumento sucessivo por 4 anos, se ela é uma questão estratégica, isso tem que estar traduzidas no plano de metas. A gente entende que, claro, a prefeitura não vá fazer coisas e não esteja no plano de metas. Ela pode fazer. Isso está superdentro, mas se elas estão dentro do plano de metas, vai ter isso, vai direcionar o plano plurianual, vai direcionar orçamento. Essa é a oportunidade, justamente, inclusive, de vocês da CET tirarem da gaveta uma série de projetos importantes que estão esperando entrar dinheiro para conseguir ser executados. Acho que por isso também a nossa insistência da segurança viária esteja contemplada com metas específicas dentro do plano de metas. Mas, enfim, vamos colaborar pra que essa contribuição chegue e que de fato possa ter essa alteração no plano de método.

03:01:38 Dawton Roberto Batista Gaia: Nós acreditamos muito. Isso deve ser revisto em alguns momentos, em algumas coisas, com certeza vai ser revisto. Tem uma nova diretoria na CET, temos um novo secretário aqui participando da prefeitura. É claro que isso termina possibilitando com que a gente possa rever algumas coisas. Quando a gente fala da importância da redução do índice de mortalidade na cidade de São Paulo, nós estamos falando de coisa muito séria, uma coisa significativa e que realmente deve ser foco de todos os nossos estudos e de todas as nossas ações de planejamento, das nossas ações e dos trabalhos que a gente vem realizando. Vai realizar ao longo desses próximos 4 anos aqui que a gente vai trazer como solução para os problemas que a gente vem vivendo na cidade de São Paulo. É isso.