

## REUNIÃO – CÂMARA TEMÁTICA DE MOBILIDADE A PÉ

**Horário:** 09h50min (Online)

**Data:** 11/11/2025

### **Participantes:**

Michele Perea Cavinato

Gisele Heloise Barbosa

kenji Kawakami

Ricardo Airut Pradas

Ricardo Pradas

Hidely (Não verificado)

Pamela Escolastico Rodrigues

Telma Micheletto (Não verificado)

Rodrigo Candido (Não verificado)

Ana Maria Pacolo (Não verificado)

Sara Raquel Miranda de Araujo

Antônio Marcos Madeira

DEISY PAULA DA S S GABRIEL  
(Externo)

ANA CLAUDIA SILVA DE BRITTO  
(Externo)

Rose (Não verificado)

maurocalliari (Convidado)

Rose (Não verificado)

DAWTON ROBERTO BATISTA GAIA  
(Externo)

Cauê Jannini (Não verificado)

lea - smt (Não verificado)

Jailene (Não verificado)

Felipe Lara Vogel

Alexandre Bürgel - Zona Sul (Não  
verificado)

Julia Ruy - SMUL (Não verificado)

José Renato Soibelman Melhem

Wilson Lehrer

Georgia Santaniello Abejon

Ana Carolina André Machado Simão  
Jacob

Gilberto de Carvalho (Não verificado)

Rose (Não verificado)

lea (Não verificado)

Vânia Sacarrão (Não verificado)

## **Pautas**

1. Caminhos Culturais – Ana Carolina Jacob, Gerente de Monitoramento de Operações e Intervenções – SPUrbanismo
2. Ações da CET com Foco em Acessibilidade – Telma Micheletto, Supervisora do Dptº de Pesquisa de Tráfego e Dados.

**00:00:01 - Michele Perea Cavinato:** ... CET, com foco na acessibilidade. Pode... pode ficar à vontade. Pode...

**00:00:11 - Telma Micheletto:** Tá bom. Tá. Então, bom dia a todos. É... eu vou falar um pouco do que eu falei lá na Expo Brasil Paralímpico, na feira da Reatech. Que essa feira agora, imensa, é cada vez maior, né? É sobre tecnologia assistiva, todos os produtos que tem para acessibilidade, para as pessoas com deficiência. É muito bacana, viu? Quem não participou esse ano, é legal se puder participar nos outros anos, e a inscrição é gratuita. E a gente foi convidado para fazer um painel junto com a CPTM e com a... o Metrô. Tem alguma pessoa com deficiência visual aqui na câmara? Tem, Michele?

**00:00:50 - Michele Perea Cavinato:** Eu acredito que não tem.

**00:01:01 - Telma Micheletto:** Tá. É... então eu, eu... Para quem não me conhece, eu sou a Telma Micheletto, né? Eu trabalho atualmente na... no Departamento de Pesquisa de Tráfego e Dados, hoje na Gerência de Informações e Dados, mas atuei muito tempo na área de segurança de pedestres, né? Na Gerência de Segurança de Tráfego. Eu vou colocar então aqui a minha apresentação. Tá dando para ver?

**00:01:38 - Michele Perea Cavinato:** Sim.

**00:01:43 - Telma Micheletto:** Então, eu vou falar das ações que a CET, é... tem feito, né? E vai continuar fazendo com foco na acessibilidade. Então... Só pra gente entender, né, a missão da CET, ela tem como importante a mobilidade urbana, né? Para estimular os diferentes modos de deslocamento e a premissa principal é a segurança viária e a melhoria da qualidade de vida das pessoas. Dentro dos seus objetivos da gestão estratégica, tem objetivos relacionados com a mobilidade urbana que pega bem o foco da acessibilidade, que é essa redução das mortes no trânsito, porque quanto menos arriscado, né, eu me deslocar pela cidade, mais seguro eu estou, mais acessível, né, uma mobilidade urbana melhor, e também a priorização dos modos ativos, que são os modos não motorizados. Que é a expansão da rede cicloviária e a priorização de projetos, é, focados no caminhamento das pessoas na cidade. Então assim, é... o caminhar pela cidade, ele é muito importante para a dignidade humana, né? Para as pessoas, é, poderem se deslocar, poderem usufruir a cidade, é... terem oportunidades de trabalho, de... de escola, de lazer, cultural. E a gente tem, dentro do grupo de pedestres, as pessoas que são o grupo mais vulnerável, que são os idosos, as crianças e as pessoas com deficiência. Por quê? Porque os seus aspectos físicos e cognitivos, eles são diferentes, né? Elas... eles têm características sensoriais, comportamentais, a estatura... tudo diferenciado, né, da parcela da população que já tem, é, um deslocamento, consegue se deslocar assim com maior mobilidade. Então se a gente pensar na... na pessoa idosa, na criança e na pessoa com deficiência, a gente consegue atingir a toda a população. Que é o que a gente chama de Desenho Universal. Então, para isso, nós precisamos que os sistemas viários sejam seguros, né, e que não tenham risco do... do acidente, do sinistro, e melhorar as infraestruturas, né? Como as calçadas, faixas de pedestre, os semáforos e todo o conjunto, né, dentro do sistema viário. E assim a gente consegue garantir esse deslocamento seguro,

porque é um direito de todos. Para que tenhamos cidades inclusivas e sustentáveis, né? É... A gente parte... pensando no deslocamento da cidade, a gente parte de pensar numa rota acessível. Então, na ABNT, na NBR 9050, a rota acessível, ela... a definição é que seja um trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, conectando ambientes externos e internos, de edificações, de espaços públicos, e que possa ser utilizada de maneira segura e autônoma. Então, dentro de... desse conceito de Desenho Universal. Que seria para uso de todos e não de uma parcela da população. Então, alguns princípios do Desenho Universal seria: o uso equitativo, uso flexível, simples e intuitivo, informação de fácil percepção, a tolerância ao erro, baixo esforço físico e dimensões e espaços para aproximação e uso. Então, quando a gente pensa em atender aquele grupo, né, que são os que têm as... as limitações e as características sensoriais diferenciadas, atendemos a todos.

**00:07:37 - Telma Micheletto:** E aí eu vou começar a falar o que que a CET tem pensado, né, dentro da área de segurança, ou de outras áreas, de sinalização, ou áreas de educação, com o foco na mobilidade urbana, pensando sempre na acessibilidade de todas as pessoas. Então, o nosso programa Rota Acessível, que é um dos programas, é, da área de segurança da CET... Aqui eu vou... tô mostrando um pouquinho do piso tátil direcional, né, o de... e de alerta. E também eu vou mostrar um videozinho dessa botoeira que... que são as que foram colocadas recentemente, que a gente já conseguiu colocar em seis, é, rotas acessíveis, né? A Vila Clementino, a Barra Funda, a Marechal Deodoro, o Centro, Ipiranga e a Linha Azul, que é na Vila Mariana. E... a Vila Clementino, ela teve todas as reformas das calçadas e dos pisos táteis pelo Plano Emergencial de Calçadas, da Subprefeitura da Vila Mariana junto com a Secretaria Municipal da Subprefeitura. E existem já projetos prontos, de obras, né, para ser implantados dos ou... das demais outras rotas. Enquanto isso, a gente vem recebendo demandas, é, das pessoas com deficiência, de órgãos como Secretaria do Esporte, Subprefeituras, é, instituições, para que sejam feitas diversas rotas na cidade de São Paulo. Então, com isso, a gente já tem um total de 21 rotas. E a... a área de semafórica, junto com o... o contrato da SP Regula, SP Ilumina, eles estão implantando essas botoeiras sonoras. Então a ideia é: implantando as botoeiras sonoras, né, é... tem que ter... as Subprefeituras vão ter que fazer as reformas para acertar os pisos táteis das calçadas. Porque quando você implanta a botoeira sonora, você muda, né... ela sai, ah... o piso direcional, ele sai da guia rebaixada e vai para a coluna da botoeira sonora.

**00:10:07 - Telma Micheletto:** Então, a Rota Acessível, para quem não sabe, então ela... ela é um... um trajeto traçado a partir dessa necessidade, é, do deslocamento entre o transporte público e os polos de interesse. Como hospitais, serviços públicos, escolas, shoppings, teatros, parques, entre outros, né? É... vou mostrar um videozinho, só o que a gente fez, porque é assim, a botoeira sonora, como ela tem... ela emite um som... um som, então a gente, quando a gente começou a implantar, a população começou a achar aquilo, é, diferenciado, ou muito alto, ou muito baixo, até que a gente chegou num... num... num som, né, que seria bom para todos, principalmente noturno. E eu vou mostrar para vocês como é esse caminhar da pessoa. Isso aí foi uma história que nós fizemos à noite. É bom a gente observar como é importante para eles, né, a localização, a chegada até a coluna, para apertar a botoeira. Esse foi o pessoal do Laramara que foi com a gente. É claro que o deficiente visual, ele também tem a orientação, né, do som. Então ele... quando ele ouve o barulhinho, né, que já pode atravessar, que é o barulho do verde... porque a botoeira, ela emite... um som, é, de localização. Aí ele localiza, daí tem o som do verde e o som do vermelho que é mais rápido, né? O som... quando ele

escuta o som do verde, ele também para pra escutar se o veículo tá parado, tá? Então ele também tem essa segurança. Outro projeto também, que a gente pensa muito na acessibilidade na mobilidade urbana, é o projeto das Áreas Calmas. As Áreas Calmas são projetos em centros comerciais com grande fluxo de pedestre, né, e com índices, é, de sinistros de trânsito, e que nós fizemos um redesenho urbano, né? Melhorando as calçadas, é, melhorando... colocando rotatórias, travessias elevadas, avanços de calçada, melhorando a parte semafórica. Então, nas Áreas Calmas, que é mais os centros comerciais junto com os transportes coletivos – que vários desses locais, eles têm grandes estações terminais de metrô e de ônibus. Por exemplo, o que a gente implantou na Lapa, na Lapa de Baixo e em Santana. E esse aqui é uma foto lá de São Miguel, que foi implantado, né, no ano passado, foi finalizada a sua implantação. Aí eu tirei um trequinho ali da Marechal Tito, de um relatório do ITDP, pra gente dar uma olhadinha. Aqui a Praça Getúlio Vargas, ali na Miguel Ângelo Lapena. Então como ela ficou. Ainda estavam faltando colocar os pisos táteis, né, de alerta e direcional. Aqui é uma parte da Nordeste com a Marechal Tito embaixo, é... que também estavam... era a última coisa que eles iam colocar, os pisos táteis. E aí já ia acertar tudo essas... as Áreas Calmas. As Áreas Calmas, é, a gente tem ainda, é, projetos executivos de obras prontos já da... do Centro... Sé e do Centro República. E tá sendo estudado o Largo 13, depois Bela Vista e Penha. Tá? Agora, só para lembrar da... das Rotas Acessíveis que eu falei anteriormente, então tem essas... aquelas seis, tem um total de mais 21 rotas que tão sendo implantadas as botoeiras sonoras, e a gente tem, é, traçando demandas de mais 19 rotas. Então assim, não para de chegar solicitação de rotas acessíveis das pessoas com deficiência visual, tá? Outro programa também é a Rota Escolar Segura, que já é o foco na criança e no adolescente como pedestre. Eu apresentei aqui no CMTT, é, sobre as que a gente implantou, né? Do Jardim Nakamura, do Itaquera... É, o São Rafael também eu apresentei. Isso também tem projeto já pronto, executivo de obras, o São Rafael, e também tem do Pari. É... outras rotas escolares que tão sendo estudadas é a Vila Carmozina, Vila Campestre e a Vila Leopoldina. Tá? Esse é o foco na criança. É... outro programa também, que a gente pensa muito na acessibilidade, é a implantação das Travessias Elevadas. Então, por quê? A travessia elevada, ela é um dispositivo que, para nós, ela reduz tanto a velocidade no local que o pedestre precisa atravessar, como ela dá essa se... ela dá essa segurança e dá essa acessibilidade. Como ela tá no mesmo nível da calçada, né, ela é muito boa para as pessoas que usam cadeiras de roda, que têm dificuldade de locomoção. Então, ela é um dispositivo para nós, em segurança, muito bom para a redução dos sinistros e das mortes. É... a gente fez um trabalho que re... todo... todo local onde foi implantada a travessia elevada, ela reduziu em até 20 km/h na média das velocidades veiculares. Então a gente fez uma avaliação do antes e do depois. Então para nós ela é muito efetiva, né? Além de ampliar o conforto também do pedestre. E melhora a visibilidade. Então, da pessoa para a criança é excelente, porque ela levanta a criança, né, em relação ao condutor do veículo. Então melhora a intervisibilidade entre condutores e pedestres. Então, até o momento, a gente tem 257 travessias elevadas implantadas na cidade. Em relação às travessias em nível, também a gente fez um trabalho grande aí junto à área operacional, que foram feitas mais de duas mil faixas a partir de 2021... de 2023, né? E... duas mil faixas até o momento. Estão sendo... e continuam sendo implantadas. Principalmente assim... perto de hospitais, perto de escolas, polos de... de atração onde tem a necessidade da colocação dessas faixas. Claro, de uma maneira segura, né? Que seja colocada de uma forma que a pessoa tenha segurança e autonomia.

**00:17:41 - Telma Micheletto:** Aí eu queria falar um pouquinho também do que é feito referente às

vagas de estacionamento. Então nós temos os estacionamentos de... para pessoas com deficiência e idosos dentro dos estabelecimentos. Então, todo estabelecimento que quer ter a fiscalização da CET dentro do estabelecimento, então ele tem que seguir toda a tramitação que tá no site da CET. Coloquei aqui o link abaixo: [cet.com.br](http://cet.com.br), consultas, sinalização de vagas para pessoa com deficiência idoso em estabelecimento de uso coletivo. Lá vai ter toda a documentação, tudo o que precisa ser feito. E aí... é... vai ter o projeto, a CET vai ter que aprovar esse projeto, depois vai implantar com autorização da CET, a CET faz uma vistoria e OK. Aí tá implantado. Então também tem os folders, os banners que pode ser colocado dos estabelecimentos, né? Para dizer que lá agora tem essa fiscalização. E toda vez que... que a CET for chamada, ela vai para fiscalizar se o veículo tem o cartão do idoso e do Defis. Então ela tem que ter, a pessoa tem que ter o cartão do idoso e do Defis. Então, é... são quase dois mil estabelecimentos já hoje autorizados e quase 20 mil vagas dentro desses estabelecimentos, né? Se... se for desrespeitado essas vagas, a infração é gravíssima, com 7 pontos na carteira, né? De R\$ 293,47. Então, precisa sim usar a credencial, tá? É... nós temos também estacionamentos na Zona Azul de Defis, né, e de idoso. Então são 1.183 na cidade de São Paulo para pessoas com deficiência e 2.804 vagas para pessoas idosas. Fora da Zona Azul, nós temos 534 para pessoas com deficiência e 440 para idoso. É... como é complicado assim, cê... você garantir o uso dessas vagas quando, por exemplo, a pessoa vai lá, tem o cartão, estaciona numa vaga que não é Zona Azul, né, fica lá o dia inteiro. Fica lá o dia inteiro e ninguém mais usa aquela vaga. Então assim, a gente entende que dentro da vaga da Zona Azul, como ela tem uma rotatividade, ela é mais utilizada por todas as pessoas, inclusive pelas pessoas idosas e com deficiência, né? Se alguém quiser consultar sobre essas vagas, tá no site da <https://www.cetsp.com.br/consultas/zonaazul>. Então, totalizando, de va... vagas para pessoas com deficiência e para idosos, temos 5 mil vagas. Pensando também nessa rotatividade, o que que aconteceu? A gente foi bastante solicitado, é... vou falar mais pra frente um pouquinho. Se eu vou falar do cartão do idoso, a gente foi solicitado também por demandas de embarque e desembarque, né, das pessoas com deficiência. Que eu vou falar um pouquinho pra frente. Aqui eu tô explicando um pouquinho que é outro serviço que a CET fornece ao cidadão, que é essa Autorização Especial. Então, para ter a... a credencial do idoso e da pessoa com deficiência, então também eu vou ter que seguir uma... uns trâmites que tá lá no site da prefeitura.sp.gov.br/web/mobilidade/autorizacoes\_especiais. Lá eu vou ter do cartão do idoso e do cartão do Defis. Para quem quiser mais detalhes. Tanto pode ser feito presencial, como pode ser feito pelo SP156, o agendamento pelo Descomplica São Paulo, tá? E nós temos também vários eventos. A nossa equipe, né... que vai, que vai, que leva até o cidadão a possibilidade, às vezes por... né, alguma dificuldade não conseguir tirar o cartão do idoso ou do Defis, essa equipe vai e leva essa facilidade para que essas pessoas tirem esse cartão. Então, o que eu tô mostrando aqui é uma foto, né, de um evento onde essa equipe foi também, que é o pessoal lá da... de... da área de... de... de fiscalização de sinalização. E aqui é a sinalização experimental, né, que a gente fez, é, por conta das demandas de embarque e desembarque preferencial. Então a gente tem implantado na cidade de São Paulo, é, poucas ainda, né? Porque elas são... é... é mais por quando tem *esta* solicitação. É... eu implantei com a minha equipe na época, acho que em três locais. Depois veio mais umas três demandas da área operacional que eles estão implantando. É... que seria, na verdade, uma vaga que tem uma sinalização educativa, tá? De embarque e desembarque preferencial. Como ela tem a pintura da... da pessoa com deficiência no solo, ela é bastante forte, né? Além de ter a... a... o escrito Embarque e Desembarque Preferencial. Então, nas escolas, ela funciona muito bem, porque as pessoas, elas conhecem, né, as vans e quem tem a... as pessoas que precisam estar mais

próxima do portão. Então ela é bastante respeitada. É o que a gente observou, a área operacional também, né, deu um feedback para nós sobre, é, como tava sendo esse respeito e tava sendo bastante utilizado. Então ela é bem interessante porque você não tem aquele negócio de ser a vaga, então a pessoa põe o cartão e fica lá o dia inteiro. Não. Ela vai ter essa prioridade próximo ao portão e conseguir estacionar na frente. Lá no Jardim Nakamura, a gente até colocou uma sinalização que era do evento da... do Urbanismo Tático e foi bastante respeitado. Foi bem bacana porque a reclamação era que a criança, ela sempre tava chegando depois das outras e saindo antes das outras. E... e assim, isso não é inclusão. Ela precisa participar da entrada do colégio, ela precisa participar da saída, né? Toda aquela bagunça, aquela... aquela coisa gostosa que tem na entrada e na saída, ela não tava participando. Então isso é inclusão, sabe? Essa... essa vaga de embarque e desembarque, ela trata mesmo da... da inclusão da criança com deficiência. Aí nós temos também, na Educação de Trânsito, dentro do nosso Centro de Treinamento e Educação de Trânsito, algumas atividades que a CET dispõe para a população relacionadas a... às pessoas idosas, a... a crianças e as pessoas com deficiência. Aqui foi bem um evento que a gente fez na rota escolar, é, nessas fotos, né? Na rota escolar do Pari. Que lá tem um residencial da prefeitura, é, de pessoas idosas e lá foi feita uma discussão com eles do que que... quais eram os problemas, né, e... do local e o que que eles sugeriam. Então a CET também faz isso quando a gente tem os projetos, né? É, chama a área de educação para estar ouvindo a população. E também elas... é... em contrapartida, também abordam a mobilidade urbana, como eles devem se portar, de forma segura, nas travessias, né? É... como a pessoa idosa deve atravessar a via, como deve posicionar na calçada. É bastante interessante. Aí, bem específico na... em relação à acessibilidade, tem uma educação no EVT Caio Graco, que é lá na Marques de São Vicente, é... específico para a pessoa com deficiência. Então lá ele considera que a mobilidade urbana segura é indispensável para que a pessoa com deficiência tenha autonomia e participe ativamente da vida em sociedade, né? Para que essa pessoa, ela tenha uma circulação independente e segura. Então nós temos isso lá dentro da área de Educação de Trânsito, do nosso espaço, né, que tem a... que é um... uma mini... uma minicidade, né? Onde eu tenho faixas de pedestre, os focos semafóricos e como, é, a pessoa com deficiência deve se locomover, deve aguardar o semáforo, deve atravessar na faixa. Então é bem bacana esse trabalho lá do pessoal do CETET, que a gente chama, né? Que é Educação e Treinamento de Trânsito. Também tem foco na pessoa idosa, nesse mesmo EVT Caio Graco, que aí ele já busca, é, também, além da mobilidade, ele busca também, é... orientar na prevenção de doenças, é... para que o idoso aceite as suas limitações com o passar do tempo, é... escolher comportamentos mais seguros e também algumas prevenções de quedas, fora e dentro de casa. E além disso, tem uma palestra que a CET fornece para empresas e instituições, para que essas empresas possam entender as necessidades das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. Então, é, eles fazem uma vivência também, para saber qual... quais são as dificuldades, o que que a empresa precisaria, é, melhorar para atender melhor as pessoas que vão trabalhar nessa empresa. Então, gostaria de agradecer, é, a oportunidade aí de estar falando um pouco sobre isso. Tô à disposição. Obrigada.

**00:22:53 - Michele Perea Cavinato:** Telma, nós que agradecemos a apresentação. Eu acho que isso demon... Opa, tem uma mãozinha levantada aqui. Caue, pode falar.

**00:23:03 – Caue Janinni:** Deixa... eu ia começar a fazer pergu... fazer pergunta, dúvidas. É... quer terminar? Só fala, Michele.

**00:23:08 - Michele Perea Cavinato:** Não, imagina, imagina. Eu queria mais agradecer mesmo à Telma pela apresentação e pelo trabalho que vem sendo desenvolvido.

**00:23:15 - Caue:** Legal. Telma, obrigado. Muito legal ver a apresentação. É... sou Caue, da... sou da Cidade a Pé, Associação pela Mobilidade a Pé. É, uma coisa que eu fiquei na dúvida quando você tava apresentando todas essas intervenções... No fim, assim, você falou de rotas acessíveis, rotas escolares seguras, travessia... é, travessia elevada, áreas calmas. Por mais que elas tenham algumas características específicas, né? Acessível em acessibilidade, com botoeira, etc. É, várias dessas intervenções são... são... são as mesmas, né? Então todas elas precisam de acalmamento de tráfego, esse tipo de... de... de intervenção que vai servir tanto pro deficiente, quanto pro idoso, quanto pra criança, quanto pra todo mundo, na verdade. É, mas enfim. Ah, uma dúvida que eu fiquei é: tempo semafórico, isso é tratado nessas intervenções? Então, eu digo assim, tempo tanto o tempo de espera para atravessar, pro pedestre atravessar, quanto o tempo pra travessia em si. Isso é tratado, isso... isso é mudado nessas... em alguma dessas intervenções? Inclusive quando tem aqueles semáforos inteligentíssimos, que olham pros... pros, é... que fazem a adaptação olhando pros carros. Eu tenho um pouco essa dúvida também. Vocês conseguem intervir nesses semáforos que estão muito focados na... em melhorar a circulação de veículos, esses modos?

**00:24:34 - Telma Micheletto:** Ô Caue, a gente faz... é, só para responder primeiro, né? A gente faz um pouco essa separação para que a gente, como a cidade é muito grande, né, são 20 mil km de via, é... então a gente, pra gente conseguir começar a priorizar, então, e atender, né, as demandas, tanto das pessoas com deficiência visual, das crianças e as áreas comerciais, então a gente teve que dar uma separada, né? Mas na verdade, o que a gente entende de tudo isso, é que o redesenho urbano mesmo, a colocação dos... dos elementos moderadores de tráfego, que reduzem a velocidade... então fica tudo mais seguro, né? Então você consegue caminhar e... e os veículos estarem em velocidades mais baixas. Então isso acaba sendo mesmo usado em todas as rotas. O que... e a reforma das calçadas, sempre também é prioritário, quan... então quando a gente consegue, porque isso já é um escopo da Secretaria Municipal da Subprefeitura, então quando a gente consegue juntar isso, é muito bom, fica excelente o trabalho, né? E é claro que todas as calçadas vão ter que ter o piso tátil, direcional. Então a gente prioriza, por exemplo, a... as botoeiras sonoras na Rota Acessível por causa das demandas. Mas é... a gente enxerga, assim, que um dia vai... pro... se você olhar assim no... no QGIS, que a gente já mapeou, então a gente enxerga que elas vão se emendando. Daqui a pouco a gente vai ter uma cidade totalmente, né, acessível. Agora, respondendo a parte da... da semafórica, com certeza. É assim, ó. Nesses pro... programas de pedestres, a gente tem priorizado muito a colocação do tempo para o... específico para o pedestre. Por quê? Nós não temos motoristas, é... e também não temos leis que garantam... e também não temos no nosso Código de Trânsito aquela questão do... do verde compartilhado, né? Ou aquela sinalização que tem em Portugal, do amarelo piscante com o verde, que também é uma sinalização interessante. Então a gente precisa garantir a segurança. Ainda mais que a gente tem os... os motociclistas, que ultimamente têm desrespeitado muito o semáforo, né? Então a gente, é... opta, neste momento, por dar o... o tempo específico para o pedestre. Apesar dele ter que esperar mais, às vezes quando a avenida ela é... ela é... tem um fluxo muito grande, né? Ele tem que esperar duas... esperar tanto a via principal como a via secundária pra ele conseguir atravessar, mas pela segurança a gente tá priorizando o... o tempo do pedestre e o foco do pedestre. Até pra ele saber

o momento correto pra ele atravessar. Porque a gente não... os nossos pedestres, como eu coloquei aqui, são crianças, são idosos, tem pessoas que têm, é... outros... outros fatores que possam vir a estar distraídos. Então, para nós, o foco de pedestre é muito importante nesses projetos, né? Pra que ele tenha a melhor orientação. E hoje como tem também no... dentro do decreto do Estatuto do Pedestre, então a gente prioriza isso. Em relação aos corredores, né? Os... que são a questão do... da travessia, que a CET tem priorizado, desde lá de trás, que chama um programa que chama POS... que eles chamam de POS... que eles estão dando... a área semafórica dá prioridade pra que a travessia seja em tempo integral. E não que a pessoa pare no canteiro central pra aguardar a próxima... Então isso foi um trabalho grande também feito pela área operacional, pela área de, é, controle semafórico, de conseguir dar esse tempo, é... tanto a pessoa sair de uma calçada, passar no canteiro central e continuar até atravessar do outro lado. Então teve esse pro... tem esse... teve e tem esse programa ainda nos corredores de maior fluxo. Não sei se eu consegui responder?

**00:28:14 - Caue:** Não, é... sim, é... quan... mas assim, quando... a minha dúvida é: quando já existe um tempo semafórico, já existe um foco pra o pedestre... existe algum olhar, tipo, esse tempo está adequado. .. eu entendo que isso deve ter resistência também de outras áreas que estão olhando para não criar congestionamento. Que é o grande problema do pedestre né. O tempo fica totalmente em função de não criar congestionamento e você tem aquele tempo mínimo para que você tem que estar preparado... Se você perder uns segundos antes de começar, jpa fecha antes de você chegar do outro lado, então

**00:28:56 – Dawton Roberto Batista Gaia:** Posso complementar, Telma? Deixa... deixa eu complementar, por favor.

**00:29:00- Telma Micheletto:** Claro. Por favor.

**00:29:01- Dawton Roberto Batista Gaia:** Então, Caue... é... tem sim, né? É... nós... nós estamos mudando um pouquinho esse olhar dentro da CET, né? É... inclusive ne... neste exato momento nós estamos criando núcleos específicos pra pedestre, núcleo pra ciclista, núcleo pra... pra... pra moto. São núcleos focados exatamente pra... é... buscar esses elementos, buscar esses... esses problemas que... que... que ocorrem hoje na cidade e... e dar soluções que garantam, de fato, que o pedestre atravesse com segurança. Então, acho que mais importante do que isso, é o pensamento da CET inteira, né, com foco na segurança. Inclusive a área operacional. Nós estamos fazendo um trabalho hoje específico, né, pra poder fazer com que a CET inteira olhe nessa direção. E eu tô falando da área de educação, da área operacional e a... e da área de planejamento. E é isso... é isso que nós estamos fazendo nesse momento dentro da CET. Então, é... quer dizer, a gente tá falando um pouquinho de um foco específico na questão da segurança, né? Onde... onde de fato a gente... a gente pense na segurança de um modo geral. E mais do que isso, né? Acho que tem muitos desses programas que fo... que estão sendo apresentados, né? A ideia é que mude a escala. Porque a gente sempre tá falando: "Ah, fizemos, é... propostas de projeto de área calma, de, é...". Todos esses... todos... todos esses programas que ela acabou de apresentar, eu... eu... o que nós estamos planejando, e planejando mesmo, estamos debruçados sobre isso, é que isso se estenda pela cidade inteira. E alguns... e alguns desses programas vão se juntar e colocar esse programa no mesmo... no mesmo ponto quando for necessário,

né? E eu tô falando Ruas Completas, Áreas Calmas, é... Rota Escolar. Quer dizer, a ideia inicial é que pelo menos a gente possa colocar uma em cada subprefeitura, onde for detectado que realmente é necessário fazer essa intervenção. Então, é mudança de pensamento no sentido... em todos os sentidos. Inclusive na escala, o que tá se propondo nessa solução. Equando a gente fala em escala, a gente tá falando em... em todos os sentidos mesmo. Olhar para o semáforo de pedestres, onde for necessário ampliar esses verdes pro... pro pedestre e chegar naquele ponto onde a gente realmente possa dar a segurança que a gente precisa. É um desafio, a gente olha aí no índice de fatalidade dos sinistros, ele realmente... o desafio é muito grande hoje pra cidade e nós estamos dispostos a enfrentar esse desafio, né? E claro que, é... eu... eu tenho conversado aqui constantemente com... com... com as áreas, é... e focado em todas as áreas com que... com foco na segurança propriamente dito, né? É... pra que a gente possa fazer desses sinistros que hoje ocorrem na cidade, um volume muito menor. É... é... é isso.

**00:32:23 - Telma Micheletto:** Posso falar um pouquinho sobre o tempo do semáforo? Lá atrás, lá em 2022... já nem lembro mais, já estou velhinha lá na CET, né. A gente fez um programa, para pessoa idosa, verificando o tempo do caminhar do idoso. Então, a partir daí, a gente começou a pensar no que era 1,2 metros por segundo na velocidade de caminhar né. Ai a gente começou a pensar e melhorar esse tempo do caminhar do pedestre. A gente conseguiu dentro do que você já falou que é isso aí, porque a cobrança pela fluidez é muito grande né. Então, a gente conseguiu que fosse 1 metro por segundo para o pedestre. Além disso, a gente conseguiu a alteração que foi para a melhoria da segurança viária, porém ainda não se tem entendimento sobre a alteração do verde... do tempo do verde e do vermelho piscante. Porque na verdade, o que acontece: antigamente, era um tempo de verde inteiro para travessia do pedestre e o vermelho piscante ele dava meia travessia, se você estivesse na metade da travessia, você conseguiria chegar até o outro lado da calçada. Isso mudou, então o tempo do verde ele ficou menor. Só que se você sair no último segundo do verde da calçada que você está, você consegue chegar até o outro lado da calçada com tranquilidade. Pode fazer o teste que consegue. Até acabar o vermelho piscante. O problema é que muita gente não entende isso. Muitas vezes eu explico... porque a gente já tem o hábito e a gente acostumou de correr no vermelho piscante, porque era meia travessia, né? E hoje você consegue fazê-la toda. Então assim, eu também concordo com você que a gente... só que tem esses problemas que você já apontou, né? Que talvez a gente pudesse aumentar um pouco mais o tempo do verde. Eu acho que tem locais que poderiam, pelo fluxo de pedestre que tem. Mas que o vermelho piscante ele traz a segurança de que você consiga sair no último segundo do verde e fazer toda a travessia até chegar do outro lado da calçada com segurança. Então foi por isso que teve alteração. Não sei se é isso ou se é a velocidade de caminhar que tá mais a sua dúvida.

**00:34:45 – Caue Jannini:** Não, sim, mas assim, a minha dúvida é: quando já existe um tempo semaforico, já existe um tempo pra atravessar, no limite, né? Ainda tem, obviamente, o tempo do vermelho piscante, mas assim, é no limite. Para o carro não é. O carro que não tava esperando, vem lá de trás e dá tempo de atravessar. O pedestre tem que estar esperando já. Se às vezes você tá meio à quadra, você já vê o verde, fica no verde e fala: "Ih, perdi". Já ficou claro. Obrigado. A gente vê na próxima então.

**00:35:37 - Dawton Roberto Batista Gaia:** Tá sem som, Mauro.

**00:35:38 - Telma Micheletto:** Tá sem som.

**00:35:39 - Mauro Calliari:** Tá ouvindo agora? Desculpa, gente.

**00:35:40 – Michele Oerea Cavinatto:** Sim.

**00:35:41 - Mauro Calliari:** Ok. Nossa, microfone falhou então. Obrigado, Telma, pela apresentação. Acho que até o Dawton já tocou no ponto que eu mais acho que me chama a atenção toda vez que a gente vê boas intenções, né, como essas. Que é a falta de escala e de métrica, né, Telma? Eu acho que nenhuma dessas iniciativas acabou conseguindo chegar no plano de metas, né? Então acho que é só o pacote, né? Fazer um monte de coisas, né? E eu acho que tem algumas dessas iniciativas que são tão boas e eu queria falar de uma especificamente, que é a Área Calma. A Área Calma é uma... eu acho que ele tem um poder transformador maior, porque ele mexe com a forma do urbanismo, ele mexe com a forma da calçada, tem potencial pra mexer com ampliação da área de calçada, de travessias, de fiscalização, tal. Infelizmente, são só essas três, né? Mas, eu vou fazer uma pergunta que eu acho que eu já sei a resposta, mas assim, eu queria saber o que que vocês já fizeram pra conseguir medir, nessas três áreas: Lapa, Santana e São Miguel, o antes e o depois? Quantas pessoas morriam atropeladas? Quantos acidentes tinha? Quantos incidentes? Quantas interações? Quantos atropelamentos? Antes e depois.

**00:37:07 - Telma Micheletto:** Ô Mauro, eu acho que eu já apresentei aqui na Câmara Temática, não sei se você... pode ser que você não estava. Mas a gente conseguiu reduzir as mortes por atropelamento em 97%. 97%. Ela praticamente zerou, né? Eu tenho um gráfico bem legal, vou ver se eu consigo te mostrar. E também, os acidentes veiculares, eles reduziram bastante, mas depois eles mantiveram numa linha contínua. Os atropelamentos, eles reduziram também, acho que cerca de 56% no geral. Mas ainda tive um atropelamento por moto e um atropelamento por ônibus. Mas eu gostaria de te mostrar esse gráfico. Eu vou procurar ele aqui e ainda nessa reunião te mostro. E as mortes praticamente zerou. A Área Calma foi feita na Lapa, Lapa de Baixo, Santana e em São Miguel. Então foram quatro. Tem projeto pronto pro Centro Sé, pro Centro República. E tá sendo estudada Largo 13, Bela Vista e Penha.

**00:38:14 – Mauro Calliari –** Desculpa quando que vão sair essa do Centro Sé e República? Para quando que estão estimadas?

**00:38:18 - Telma Micheletto:** Então, elas estão aguardando a licitação. Ai, é com o Dawton.

**00:38:28 - Mauro Calliari:** Eu to querendo insistir nessa, Telma. Eu não lembro de você mostrar essas estatísticas. Estão me parecendo tão boas. Que aí a gente vai para próxima pergunta: Se isso tá acontecendo, como é que a gente ta permitindo que continue morrendo tanta gente como está hoje né. Porque assim, porque que a gente não faz 60 áreas calmas. Porque é que a gente não faz como você falou, assim, de uma maneira otimista: um dia a cidade inteira vai estar ligada. Eu não estou vendo isso, quando você mostra. A gente sempre vê essas apresentações desligada uma das outras. Ai você

tem lá, as rotas acessíveis, as rotas escolares, as ruas isso, as ruas aquilo, as ruas completas. Ninguém nunca juntou todas elas no mapa, nunca. Eu acho que o que a gente pode fazer... Eu não queria falar mal da Prefeitura.

**00:39:18 José Renato:** Não seria o GeoSampa?

**00:39:22 - Telma Micheletto:** No GeoSampa ainda não tem. Desculpa, Mauro. Não tem no GeoSampa, José Renato, mas a gente vai colocar.

**00:39:33 - Mauro Calliari:** Eu queria insistir nisso Telma. Assim, a gente está aqui, entre pessoas que parecem estar preocupadas com a mesma coisa: "caminhabilidade". Beleza. Você começou falando que a CET se preocupa com isso, o que eu acho que não é verdade. Eu sei que você se preocupa com isso, o Dawton se preocupa, a Michele, o José Renato, está todo mundo aí. Nós aqui. Mas assim, como é que faz para desse negócio construir um case. Isso que você falou agora, se for verdade, o que eu não acho que é. Eu não acho que caiu 90% as mortes. Não acho que a gente tem esse dado. Mas se for verdade, a gente devia estar falando, devia estar batendo esse bumbo de um jeito que não é possível que a área calma não seja ou quer que seja, uma que reduza 90%, as pessoas continuem só falando de faixa azul. Não tem ninguém falando de fiscalização, ninguém falando de radar e você tem esses dados. Na minha cabeça a gente pode jogar esses dados muito para cima, para ser divulgada, uma notícia, se é verdade. Mas realmente eu acho que sim, vale a pena a gente ver esses resultados se você tiver aqui nessa reunião, ou na próxima, ou agora. Entre uma reunião ou outra. Porque se eles forem, eles são aquilo que a gente precisa para poder brigar. E eu acho incrível que não tenha um plano de fazer 60 áreas calmas em São Paulo e tem um monte de outras coisas que ninguém sabe para que são. Então, vamos juntos nisso aí. Mostra para nós esse negócio, porque me parece fantástico se for. Eu realmente estou duvidando, assim... "São Tomé".

**00:41:00 Telma Micheletto:** Eu vou te mostrar, Mauro. Porque assim, tanto é que a Área Calma ganhou o prêmio Senatran 2024 e ganhou o prêmio... o prêmio do Parque da Mobilidade Urbana, por conta dessa redução. E esse gráfico eu apresentei para eles, né, nesse documento todo. Eu vou achar aqui e eu mostro sim.

**00:41:20 Dawton Gaia:** Viu, Mauro... só antes do Ricardo entrar, que o Ricardo vai complementar a questão da implantação. Primeira reunião... eu voltei para a CET, viu Mauro? Não sei se você já sabe, mas eu saí da Secretaria...

**00:41:36 Mauro Calliari:** Então, depois você... eu queria até saber o que você faz agora, porque a gente vê que você está mandando em tudo lá.

**00:41:38 Dawton Gaia:** Não, não mando em nada. Aqui ninguém manda em ninguém. Aqui é o seguinte, ó: a primeira reunião que eu fiz com todo mundo, Mauro, só para você saber, né? A Telma está aí... A primeira reunião que eu fiz com ela foi: por que que nós não temos duas Áreas Calmas em cada subprefeitura? São 32 subprefeituras, seriam 64. Então... eu fiz essa pergunta mesmo quando eu cheguei aqui. E claro... é que você, a gente está preocupado aqui nessa câmara temática com a mobilidade a pé, sem dúvida nenhuma, mas eu estou fazendo essa pergunta também nas outras áreas,

da bicicleta e da moto. Porque eu estou criando núcleos específicos para moto, bicicleta e pedestre, para poder focar de fato nessas questões. E esse... o nosso desafio realmente é reduzir essa sinistralidade, esses sinistros fatais. Nós vamos focar nisso e nós vamos vencer. Eu sei que não é fácil fazer isso tão rápido, porque nós estamos chegando aqui de volta, mas a gente vai fazer. Mas é isso mesmo. Porque são... primeiro eu preciso planejar, depois eu preciso fazer os projetos funcionais, depois fazer os projetos executivos, depois preciso contratar esses projetos. Então, parte desses projetos hoje já estão na Secretaria. Eu vou passar até a palavra para o Pradas, para a gente poder estar dando continuidade nesse processo, porque é um processo mesmo. Pradas, a palavra é sua, desculpa.

**00:43:11 Ricardo Pradas:** Bom dia a todos. Eu estava na outra reunião com o Secretário e perdi um pedaço da reunião, mas esse assunto, ele é muito apaixonante para todos nós, né? No final das contas, o que acontece? A gente tem as pessoas que idealizam dentro da CET e a encrenca vem para a execução via FUNDURB na Secretaria. Né? Então, ainda que não participe do Plano de Metas, eu vou citar algumas ações paralelas, vamos dizer assim, que parecem coisa de motim de quem não está aceitando a situação e quer resolver de alguma maneira, né? Fomos na reunião sobre o Orçamento Cidadão e aí tinha gente recebendo dinheiro a mais porque não ia conseguir executar o que estava planejado, o que se mostrou inviável. Eu saí oferecendo ampliação de passeio dentro de cada subprefeitura, para o subprefeito oferecer para o Conselho Participativo, e vou fazer isso o ano que vem inteiro. Né? Ainda que eu não tenha dinheiro para executar aqui, quem sabe via Orçamento Participativo os próprios conselheiros participativos já começam a fazer isso de uma maneira que se espalhe pela cidade o máximo possível e que um subprefeito fale para o outro e as pessoas comecem a nos procurar, né? Ontem tive um pedido de local para alocar emenda parlamentar e o que eu ofereci foi na subprefeitura da Vila Mariana, que era de interesse do parlamentar. E assim, ô Mauro, a gente vai usando o próprio sistema para ir implantando, né? A gente não conseguiu tirar do papel ainda a Rota Acessível, por mais que isso seja angustiante para todos e para a gente em especial, uma licitação que está para ser lançada há um ano e pouco e a gente sempre encontra algum percalço na hora de conseguir fazer a execução ou fazer vingar a licitação. Né? Então não estou falando nem das ciclovias, nem dos outros casos, mas esses projetos, eles têm um valor tão acessível que a gente consegue, inclusive, inserir eles dentro do Orçamento Participativo de cada subprefeitura, se houver interesse dos conselheiros, né? Esses de avanço de calçada em centro de bairro. A gente sabe que isso é uma experiência que dá certo desde o que foi feito na 12 de Outubro e em outros locais, a tendência de todo mundo é que isso se amplie em áreas comerciais, né? E aí cabe a gente conseguir fazer a medição, como a Telma está falando. Então, ainda que não tenha essa política pública dentro do Plano de Metas, como seria o mais interessante e a gente ansia que tivesse, a gente, dentro da assessoria técnica da Secretaria, não deixa de aproveitar as oportunidades para que isso aconteça, né? E não quer que a CET não execute e não faça as indicações de local para que a gente licite o projeto como deve ser feito e depois licite a execução, só porque não está no Plano de Metas. Isso é uma coisa que não pode ser um paradigma, estar ou não estar no Plano de Metas. E aí eu vou dizer o que que adianta... adianta, além de eu perder o Dawton aqui com a gente, adianta porque eu não preciso ficar explicando para o outro superintendente por que que isso é importante para a cidade. Então ele já sabe o que eu quero que ele faça lá e ele sabe o que ele quer que eu faça por aqui, e a gente tenta fazer isso vingar, ainda que não esteja no Plano de Metas, como uma prioridade nossa por conceito, pelo Vida Segura, etc.

Né? Então... eu que ponho a mão na toca, então nunca, enquanto eu estiver aqui pelo menos, a gente vai deixar isso de lado como se fosse uma coisa não prioritária para a assessoria técnica. Pode não estar no Plano de Metas, mas o dinheiro do FUNDURB a gente deixa alocado para isso e, se fosse uma outra mentalidade, ele poderia ter jogado tudo para execução de ciclovias. E não é isso, né? As ciclovias são importantes, elas têm dinheiro já separado para elas e a gente não pode deixar só para um modal da mobilidade ativa e desprezar o modal que mais tem gente. Só que aqui não é o lugar onde o conceito vem. O local que estuda, o local que conceitualiza, o local que percebe o problema e apresenta a solução é a CET, dentro do planejamento. E o local que tenta viabilizar essas coisas, tanto de fazer a ideia virar um projeto executável, que tem que considerar muito drenagem e muito raio de giro e geometria antes de colocar e tem que alinhar muito com a subprefeitura, essa parte a gente faz aqui, independente do que a CET idealiza. Então, o problema da entrada, por exemplo, Área Calma República e Sé, eu estou querendo ver se eu emplaco elas na área de intervenção urbana Centro-Sé. Em vez de sair licitando, eu já tenho uma intervenção urbana acontecendo, né? Por que eu não consigo colocar? Isso está dentro dessa área de intervenção urbana, como um projeto acessório. Inclusive, essa semana tem reunião também e a gente, sempre que pode, vai propor isso porque já está mexendo no centro, já está mexendo nas calçadas, já tem a botoeira... falta a gente botar a sinalização e o restante para consolidar tanto República quanto Sé, né? Então, Mauro e demais, é muito por aí, né? De você ir impondo essas opções ao sistema até todo mundo ter a visão que a gente tem. E aí é um trabalho de formiguinha, ele não é um trabalho massivo, massificado. A gente não consegue desse jeito. A gente consegue conversando. Quando o Dawton vai conversar, quando eu vou conversar com os subprefeitos, quando a gente participa de reuniões lá no Palácio Matarazzo, quando a gente conversa com outras pastas, a gente sempre oferece isso e fala: "Olha, adere ao Plano de Metas sim, porque tem 500 mil metros quadrados de calçada para requalificar. Requalifica com o nosso projeto". A gente vai, oferece e vai tentando implantar desse jeito. Né? É isso que eu queria colocar até para deixar claro em que pé as coisas vão acontecendo e em que pé as coisas estão, a despeito do Plano de Metas.

**00:50:15 Dawton Gaia:** E o mais importante, né? Eu acho que ele deixa de ser um plano da Secretaria de Mobilidade e passa a ser um plano intersecretarial. Porque é isso que a gente tem que pensar. Porque... eu tenho conversado com os outros secretários, tenho conversado com as outras pessoas. Todo e qualquer projeto que seja desenvolvido, ele tem que estar focado na questão da segurança. Vai fazer um bordo de um córrego lá? No bordo do córrego, o ideal é que se faça um parque linear onde tenha o pedestre e a bicicleta. Quer dizer, é mudar o pensamento dessas novas estruturas que estão surgindo. Vai fazer a manutenção da ponte? Amplia o passeio da ponte nessa manutenção. Então, a gente tem conversado sobre isso com as outras secretarias e eles estão aceitando isso muito bem, o que é o mais importante. E a gente vai... com certeza, daqui a pouco vão surgir várias outras oportunidades, do jeito que o Ricardo está falando, que nós vamos terminar tendo o nosso Plano de Metas de fato atingido, dentro do pensamento, rompendo todos esses paradigmas de que "ah, não pode fazer isso, não pode fazer aquilo". Se todos nós olharmos na mesma direção, pensando na questão... E aí quando eu falo de segurança, eu estou falando... quando eu amplio um passeio, quando eu avanço um passeio, talvez naquele, naquela pontinha do passeio, eu possa também plantar uma árvore ali, sabe? É esse pensamento que a gente está tentando colocar aqui. Que não seja... que a Secretaria do Verde venha junto, para poder fazer dessa cidade uma cidade melhor. É isso, eu não vou

estender muito porque senão... o Cauê acho que está...

**00:51:59 Telma Micheletto:** Isso é maravilhoso, né, Dawton? Porque aí a gente junta tudo de melhor na cidade, né? Junta essas áreas verdes com a segurança do pedestre, acessibilidade. Acho que tem que caminhar junto mesmo. Talvez a Ana vá mostrar alguma coisa sobre isso, né? Dos caminhos lá que a SP-Urbanismo está fazendo. É... eu achei o gráfico. Quer dar uma olhadinha, Mauro?

**00:52:26 Michele Cavinato:** Compartilha, Telma.

**00:52:48 Telma Micheletto:** O que que acontece...Quando a gente começou o estudo que foi em 2017, a gente Segue a transcrição fidedigna do trecho solicitado, iniciando na minutagem 00:40:55.

**00:40:55 - Mauro Calliari:** Fantástico se for. Eu realmente estou duvidando assim, São Tomé.

**00:41:01 - Telma Micheletto:** Eu vou te mostrar, Mauro, porque a gente mandou, tanto é que a Área Calma ganhou o prêmio Senatran 2024 e ganhou o prêmio do Parque da Mobilidade Urbana, por conta dessa redução. E esse gráfico eu apresentei para eles nesse documento todo. Eu vou achar aqui e eu mostro sim.

**00:41:27 - Dawton Roberto Batista Gaia:** Mauro, só antes do Ricardo entrar, que o Ricardo vai complementar a implantação. Primeira reunião... eu voltei para a CET, viu Mauro? Não sei se você já sabe, mas eu saí da Secretaria...

**00:41:43 - Mauro Calliari:** Então, eu queria até saber o que você faz agora, porque a gente vê que você está mandando em tudo lá.

**00:41:47 - Dawton Roberto Batista Gaia:** Não, não mando em nada. Aqui ninguém manda em ninguém. Aqui é o seguinte: a primeira reunião que eu fiz com todo mundo, Mauro, só para você saber, a Telma está aí... a primeira reunião que eu fiz com ela foi: por que nós não temos duas Áreas Calmas em cada subprefeitura? São sessenta e duas. Você falou sessenta, né? Então, eu fiz essa pergunta mesmo quando eu cheguei aqui. E, claro, você, a gente está preocupado aqui nessa Câmara Temática com a mobilidade a pé, sem dúvida nenhuma, mas eu estou fazendo essa pergunta também nas outras áreas, da bicicleta e da moto. Porque eu estou criando núcleos específicos para moto, bicicleta e pedestre. Para poder focar, de fato, nessas questões. E o nosso desafio realmente é reduzir essa sinistralidade, esses sinistros fatais. Nós vamos focar nisso e nós vamos vencer. Eu sei que não é fácil fazer isso tão rápido, porque nós estamos chegando aqui de volta, mas a gente vai fazer. Mas é isso mesmo. Porque primeiro eu preciso planejar, depois eu preciso fazer os projetos funcionais, depois eu preciso fazer os projetos executivos, depois eu preciso contratar esses projetos. Então, parte desses projetos hoje já estão na Secretaria. Eu vou passar até a palavra para o Pradas, para a gente poder estar dando continuidade nesse processo. Porque é um processo mesmo. Pradas, a palavra é sua. Desculpa.

**00:43:54 - Ricardo Pradas:** Bom dia a todos. Eu estava em outra reunião, o Secretário perdeu um pedaço da reunião, mas esse assunto é muito apaixonante para todos nós. No final das contas, o que

acontece? A gente tem as pessoas que idealizam dentro da CET e a encrenca vem para execução via Fundurb na Secretaria. Então, ainda que não participe do plano de metas, eu vou citar algumas ações paralelas, vamos dizer assim, coisa de motim de quem não está aceitando a situação e quer resolver de alguma maneira. Fomos na reunião sobre Orçamento Cidadão e aí tinha gente recebendo dinheiro a mais porque não ia conseguir executar o que estava planejado, o que se mostrou inviável. Eu saí oferecendo ampliação de passeio dentro de cada subprefeitura, para o subprefeito oferecer para o conselho participativo. E vou fazer isso o ano que vem inteiro. Ainda que eu não tenha dinheiro para executar aqui, quem sabe via orçamento participativo os próprios conselheiros participativos já começam a fazer isso de uma maneira que ele se espalhe pela cidade o máximo possível e que um subprefeito fale para o outro e as pessoas comecem a nos procurar. Ontem tive um pedido de local para alocar emenda parlamentar e o que eu ofereci foi na subprefeitura da Vila Mariana, que era de interesse do parlamentar. E assim, Mauro, a gente vai usando o próprio sistema para ir implantando. A gente não conseguiu tirar do papel, ainda, a rota acessível, por mais que isso seja angustiante para todos e para a gente em especial, uma licitação que está para ser lançada há um ano e pouco e a gente sempre encontra algum percalço na hora de conseguir fazer a execução ou fazer vingar a licitação. Então não estou falando nem das cicloviárias, nem dos outros casos, mas esses projetos, eles têm um valor tão acessível, que a gente consegue inclusive inserir eles dentro do orçamento participativo de cada subprefeitura, se houver interesse dos conselheiros. Esses de avanço de calçada em centro de bairro. A gente sabe que isso é uma experiência que dá certo desde que foi feito para a 12 de Outubro e em outros locais, a tendência de todo mundo é que isso se amplie em áreas comerciais. E aí cabe a gente conseguir fazer a medição como a Telma está falando. Então, ainda que não tenha essa política pública dentro do plano de metas, como seria o mais interessante e a gente anseia que tivesse, a gente dentro da assessoria técnica da Secretaria não deixa de aproveitar as oportunidades para que isso aconteça. E não quer que a CET não execute, não faça as indicações de local para que a gente licite o projeto como deve ser feito e depois licite a execução, só porque não está no plano de metas. Isso é uma coisa que não pode ser um paradigma, estar ou não estar no plano de metas. E aí eu vou dizer o que adianta. Adianta, além de eu perder o Dawton aqui com a gente, adianta porque eu não preciso ficar explicando para o outro superintendente por que isso é importante para a cidade. Então ele já sabe o que eu quero que ele faça lá e ele sabe o que eu quero que eu faça por aqui e a gente tenta fazer isso vingar, ainda que não esteja no plano de metas, como uma prioridade nossa pelo conceito, pelo Vida Segura, etc. É por aí. O meu toque então, nunca, enquanto eu estiver aqui pelo menos, a gente vai deixar isso de lado como se fosse uma coisa não prioritária para a assessoria técnica. Pode não estar no plano de metas, mas o dinheiro do Fundurb a gente deixa alocado para isso e que se fosse uma outra mentalidade, ele poderia ter jogado todos para execução de ciclovia. E não é isso. As cicloviárias são importantes, elas têm dinheiro já separado para elas e a gente não pode deixar só para o modal da mobilidade ativa e desprezar o modal que mais tem gente. Só que aqui não é o lugar onde o conceito vem. O local que estuda, o local que conceitualiza, o local que percebe o problema e apresenta a solução é CET, dentro do planejamento. E o local que tenta viabilizar essas coisas, tanto de fazer a ideia virar um projeto executável, que tem que considerar muito drenagem e muito raio de giro e geometria antes de colocar, e tem que alinhar muito com subprefeitura, essa parte a gente faz aqui independente do que a CET idealiza. Então, o problema da entrada, por exemplo, Área Calma República e Sé, eu estou querendo ver se eu emplaco elas na Área de Intervenção Urbana Centro Sé. Em vez de sair licitando, eu já tenho uma intervenção urbana acontecendo. Por que eu não

consigo colocar isso dentro dessa área de intervenção urbana como um projeto acessório? Inclusive essa semana tem reunião também, a gente sempre que pode vai propor isso, porque já está mexendo no centro, já está mexendo nas calçadas, já tem a botoeira, falta a gente botar a sinalização e o restante para consolidar tanto República quanto Sé.

**00:48:48 - Dawton Roberto Batista Gaia:** E, mais importante, acho que ele deixa de ser um plano da Secretaria de Mobilidade e passa a ser um plano intersecretarial. Porque é isso que a gente tem que pensar. Porque eu tenho conversado com os outros secretários, tenho conversado com as outras pessoas, todo e qualquer projeto que seja desenvolvido, ele tem que estar focado na questão da segurança. Vai fazer um bordo de um córrego lá? No bordo do córrego, o ideal é que se faça um parque linear onde tenha o pedestre e a bicicleta. Quer dizer, é mudar o pensamento dessas novas estruturas que estão surgindo. Vai fazer a manutenção da ponte? Amplia o passeio da ponte nessa manutenção. Então, a gente tem conversado sobre isso com as outras secretarias e eles estão aceitando isso muito bem, o que é mais importante. E a gente vai, com certeza, daqui a pouco vão surgir várias outras oportunidades, do jeito que o Ricardo está falando, que nós vamos terminar tendo o nosso plano de metas, de fato, atingido dentro do pensamento, rompendo todos esses paradigmas que, ah, não pode fazer isso, não pode fazer aquilo. Se todos nós olharmos na mesma direção, pensando na questão... e aí quando eu falo de segurança, eu estou falando, quando eu amplio um passeio, quando eu avanço um passeio, talvez naquela pontinha do passeio eu possa também plantar uma árvore ali, sabe? É esse pensamento que a gente está tentando colocar aqui. Que a Secretaria do Verde venha junto para poder fazer dessa cidade uma cidade melhor. É isso. Eu não vou estender muito porque senão... o Cauê acho que está...

**00:52:00 - Telma Micheletto:** Isso é maravilhoso, né, Dawton? Porque aí a gente junta tudo de melhor na cidade. Junta essas áreas verdes com a segurança do pedestre, acessibilidade. Acho que tem que caminhar junto mesmo. Talvez a Ana vai mostrar alguma coisa sobre isso, dos caminhos lá que a SP Urbanismo está fazendo. Eu achei o gráfico. Quer dar uma olhadinha, Mauro?

**00:52:33 - Michele Perea Cavinatto:** Compartilha, Telma.

**00:52:40 - Telma Micheletto:** Olha, é assim...

**00:52:43 - Michele Perea Cavinato:** Telma, não está aparecendo. Ah, opa. Agora sim.

**00:52:46 - Michele Perea Cavinato:** Agora está.

**00:52:49 - Telma Micheletto:** O que acontece. Nós, quando a gente começou o estudo, que foi em 2017, a gente buscou os acidentes três anos antes. Então a gente tem os acidentes aí de antes do estudo: 2015, 16, 17. Um gráfico é de atropelamentos, o outro gráfico é de acidentes veiculares com vítimas. Que é o que a gente tem dentro do nosso banco de dados, que a gente estava trabalhando lá do sistema de acidentes de trânsito da CET, do SAT. Hoje a gente trabalha com Infosiga. E aí, o que aconteceu? A partir de 2018, como a gente já estava com as propostas prontas, alguns projetos, em 2018 a gente conseguiu implantar dois polos geradores de tráfego. A gente conseguiu colocar umas propostas ali na Conselheiro Saraiva, da Cruzeiro do Sul... vamos ver se eu lembro o nome da outra

rua assim... ali nos polos geradores. Então para mim já teve um pouco do impacto. Não sei se foi final de 19, a gente já conseguiu por polos geradores implantar duas intervenções. Mas o grosso mesmo a gente foi depois de 2019, 20, 21 que a gente finalizou. Então aqui... não foi 90, né, Mauro, mas foi 86% na fatalidade em relação aos atropelamentos. Olha aqui. De cinco de 2015, então ela tem essa oscilação e ela vai para um do fatal. Mas da quantidade de atropelamentos vem de 17 e chega a zero, está vendo? Em 2021. Isso eu tenho da... três anos antes do estudo, três anos depois do estudo. E a redução...

**00:54:29 - Mauro Calliari:** A gente não tem isso atualizado? 22, 23, 24, 25?

**00:54:31 - Telma Micheletto:** Não, não tem isso atualizado, não.

**00:54:33 - Mauro Calliari:** Puxa vida, Telma.

**00:54:34 - Telma Micheletto:** Eu fiz isso quando a gente implantou, fiz três anos antes, três anos depois. Posso atualizar, posso dar uma buscada. Só que o problema é que os dados são diferentes. Eu tenho a questão do Infosiga e a questão do... tem algumas coisas que, porque o nosso dado lá era bem filtrado em relação ao acidente. Então eu precisaria pegar, fazer umas leituras desses BOs, fazer um trabalho mais de formiguinha aí para pegar e juntar eles com os nossos dados. Mas a gente pode fazer.

**00:55:05 - Mauro Calliari:** E não tem Lapa, né?

**00:55:08 - Telma Micheletto:** Oi? Lapa eu não tenho. Mas Lapa também, eu vi que deu uma redução dos acidentes, mas faltava algumas intervenções para implantar. Algumas coisinhas de travessia elevada, mas eu acabei não fazendo o Lapa, eu fiz o Santana, porque o Santana foi o primeiro que ficou pronto tudo, por isso que não foi feito. Então, 44% da ocorrência de atropelamentos, 53% da ocorrência... olha que interessante dos veiculares. Ele vem lá de 23, 21 cai para 9 e fica se mantendo ali no 9. E o fatal também em 2021 ele zerou. Esses fatais dos atropelamentos que ficou aqui um e um, é um por ônibus e um por moto. Que o ônibus também é um veículo que a gente precisa trabalhar muito a questão com o pedestre. E a moto com esse desrespeito que acaba passando no vermelho. A gente vê um comportamento um pouco ruim ainda. O ônibus por causa da massa dele, a velocidade... então a gente já trabalhou uma época quando teve os corredores à esquerda, também é um foco bom para a gente trabalhar em relação ao pedestre. Mas é isso, está vendo, Mauro? Aí eu te provei, hein. Para mim, três anos antes, três depois.

**00:56:27 - Mauro Calliari:** Desculpa, Telma. Eu vou ter que... não, desculpa. Não consigo, não dá para dizer que provou nada. Eu acho ótimo que você tenha mostrado, eu agradeço... não. 2020 era pandemia, 2021 era pandemia. Nós temos que comparar isso aqui em números comparáveis. Nós temos que ter as três áreas, nós temos que ter isso aqui atualizado até ontem. É um super programa, vocês... é a melhor coisa que a prefeitura fez nos últimos anos em relação à redução de acidentes e a gente não consegue nem ter o dado atualizado. Eu acho que a gente tinha que pegar todos comparáveis. Se for Infosiga, é Infosiga. Se for as áreas... Vamos tentar fazer isso aqui. Não sei quem é que pode te ajudar, que recurso que você precisa, mas eu gostaria muito de ver esses dados

atualizados, porque quanto mais críveis eles são, e eles não estão críveis, porque do jeito que está não tem nem a data de implantação aqui, o que que é antes e depois... eu acho que a gente precisa realmente atualizar isso aqui para poder divulgar. Estou falando no sentido melhor possível. Eu só acho que não provou-se nada por enquanto, só isso que eu queria dizer.

**00:56:05 - Telma Micheletto:** Então... eu quis comparar três anos por causa disso mesmo, por causa da pandemia, tal. Então eu peguei três anos antes do início do estudo, que foi o que eu tinha, porque toda vez que eu vou fazer um estudo eu tenho que avaliar todos os acidentes. Então eu sempre pego três anos antes. E pego todos esses acidentes. Depois, como eu tive duas implantações no final de 2019 de polo gerador e depois todas as outras foi ao longo de 20, 21, então, você viu que ela de 10 foi para 7 atropelamentos, foi para zero. E o fatal ainda ficou um no ano, um no outro. Acontece que a pandemia, ela pode ter, ela teve um impacto, com certeza. Mas também teve um aumento aí também do uso da moto, da bicicleta. Então teve um aumento também de acidentes veiculares. Diminuiu um pouco pedestre, mas agora o pedestre volta para a rua, né. Mas a gente pode fazer também. Eu acredito assim, porque lá a gente implantou muita travessia elevada. E a travessia elevada, ela é um dispositivo excelente para a redução da velocidade. E é a velocidade, quando você segura a velocidade, você segura a morte. Então eu acredito que continua, não sei se reduziu ainda mais, mas que deve continuar bom sim, a gente pode fazer.

**00:58:48 - Michele Perea Cavinato:** Cauê.

**00:58:53 - Michele Perea Cavinato:** Ah, Dawton, você quer falar sobre o departamento de dados? Sobre esse núcleo de dados que você está trabalhando?

**00:58:57 - Dawton Roberto Batista Gaia:** Ainda não, mas eu vou fazer rapidamente. Nós criamos uma área específica de dados agora, viu Mauro? Dentro da área de segurança. O que é mais importante. Dentro da área de segurança, colocamos um departamento de dados e nós vamos focar muito nessa questão dos dados, para fazer, inclusive, um observatório mesmo, para que isso seja público, para que as pessoas possam pesquisar e poder trabalhar junto com a CET. Então, é um desafio enorme, porque esses dados a gente tem que colher em várias plataformas. Eu... nós estamos conversando já com a Roberta Mantovani, que é a diretora do Infosiga, para poder melhorar essa questão dos dados. Quer dizer, o trabalho que nós começamos a fazer agora com relação a buscar, a limpar esses dados... porque o problema que deu é que a gente recebia esses BOs antigamente e nós deixamos de receber. Isso virou um problema muito grande para a gente com relação aos dados e a gente está tentando recuperar, inclusive, esses dados de 2021 para cá, né? Para poder atualizar tudo isso que a gente tinha. Que é um trabalho de formiguinha, não é fácil fazer, mas nós vamos fazer com toda a certeza. Nós vamos focar nisso daqui. Então nós estamos criando essa área de dados para isso. Mas, é só completando o que a Telma falou, nós vamos buscar esses outros, nós vamos fazer esses trabalhos dos outros também para poder fazer esses comparativos, para a gente poder publicar mesmo esses trabalhos. Porque eu concordo com você, Mauro. Eles são muito bons. Eu sempre acreditei muito no projeto da Área Calma. A gente já via antes os dados que foram divulgados na época. Então, por isso que eu fiz a pergunta: por que não fazer dois em cada subprefeitura dessa cidade? Ou mais, né? Quer dizer, o que nós estamos fazendo agora com esses grupos dentro da CET, que eu estou formando

esses núcleos, é achar as manchas onde tem os acidentes, não é o local. Achar as manchas onde tem os acidentes, pega aquele quadrante, fala: Vamos fazer um trabalho nestas manchas, aplicando seja qual projeto for. E vamos adaptar em cada uma delas e com certeza nós vamos vencer essa batalha dos acidentes na cidade de São Paulo. Acho que o Cauê e a Pâmela estão aí na fila.

**01:01:38 - Michele Perea Cavinato:** Sim, sim. E depois vamos já mudar de pauta, que eu estou preocupada com a Ana, que ela tem uma reunião 11:30.

**01:01:45 - Michele Perea Cavinato:** Vamos lá. Cauê.

**01:01:47 - Cauê Jannini:** Vou fazer uma pergunta... mas vou ser rápido aqui, viu? Primeiro assim, de acordo com o Mauro, as Áreas Calmas são intervenções as mais interessantes que a gente tem. Mas duas coisas: realmente precisa ser atualizado esses dados, é difícil avaliar de 2020, 21, o impacto disso, precisa atualizar. É difícil dizer que uma política que foi feita em 2018 e algo que está sendo feito, faz 7 anos, né? Faz muito tempo. E aí vem a minha pergunta, assim: onde que está, assim... considerando... e eu concordo também com o Pradas, porque ele falou tipo: "Ah, não entrou no plano de metas. Vamos do mesmo jeito tentar fazer". Porque é muito importante. Do jeito que der. E aí a minha pergunta é: qual é o gargalo hoje em dia? Eu tenho um pouco de dificuldade de entender se é, por exemplo, é recurso orçamentário? Ou é falta de projeto, que eu acho que não é, porque vocês já falaram que tanto para rotas acessíveis tem vários projetos, Área Calma já tem vários projetos. Ou se é capacidade de execução? A gente teve recentemente... eu tive... pela creche da minha filha, uma reunião na SMU, falando de territórios educadores, que é outra intervenção que também acalma tráfego e tudo mais. E eles... deu a entender, eu entendi da situação que não é só uma questão de dinheiro, existe uma limite de capacidade de execução hoje, não sei se da SMU, ou da SPObras. Mesmo que tivesse mais dinheiro, eles têm um limite de quanto que eles conseguem fazer por ano. Então a minha pergunta é essa, assim: porque agora estamos se discutindo a LOA do ano que vem. E a gente, na Cidade a Pé, a gente está tentando achar o que a gente precisa pedir para a prefeitura para conseguir fazer projeto de segurança viária? Eu sei qual é a rubrica de segurança viária, mas agora... isso, ter dinheiro, ter mais recurso ali, resolve? Ou não é só isso? Essa é a minha pergunta. Onde é que está o gargalo hoje para rotas acessíveis, para Áreas Calmas? Onde vocês entendem pelo menos? Eu entendo também que vocês não devem ter uma visão completa da gestão, enfim, mas... da visão de vocês.

**01:03:48 - Dawton Roberto Batista Gaia:** Acho que essa pergunta... não sei se o Ricardo está aqui ainda, o Pradas?

**01:03:52 - Michele Perea Cavinato:** É, eu acho que o Pradas é a pessoa para... Está fechado, Pradas.

**01:04:01 - Ricardo Pradas:** Eu vou chover no molhado. Cauê, a gente pede esse dinheiro, gostaríamos todos que fosse tesouro. Aí o dinheiro, muitas vezes, o grosso do dinheiro é Fundurb. E o Fundurb, as justificativas que a gente manda para o Fundurb, por mais organizadas que elas sejam, ela tem um limite, ela é dividida entre várias pastas. Então, todo mundo... eu tenho certeza que isso aconteceu, de olhos fechados, sem conhecer a pauta das outras secretarias, eu tenho certeza que todo mundo pediu 100% do que gostaria de executar. E nós recebemos uma parcela relativa ao que a gente gostaria de

executar, dividido pelas outras secretarias que também recebem dinheiro do Fundurb para investir em infraestrutura urbana. E aí infraestrutura urbana cabe desde uma UBS até a nossa ciclovia ou esses programas de segurança. Passando por asfalto novo, passando por drenagem, passando por todos os projetos que tem na cidade. E é nessa disputa que a gente está. Então, quando o dinheiro vem de fundo na maioria e não do tesouro, que precisa ser para custeio essencialmente, e você tem um custeio muito forte dado o aumento do número de unidades básicas de saúde, o número de creches, todo o incremento que teve de saúde e educação nas franjas da cidade, você tem menos dinheiro de tesouro e mais dinheiro dependente dos fundos. É isso. E aí o dinheiro que vem dos fundos não é o suficiente para a gente sair executando na velocidade que a gente gostaria. Ou, vou chamar de agravante, mas é para entendimento, de não falar: "Olha, eu preciso desse dinheiro, me movimenta porque está no plano de metas".

**01:05:50 - Cauê Jannini:** Claro. Mas então é uma questão de recursos de implantação mesmo. Com mais recurso de implantação...

**01:05:58 - Ricardo Pradas:** No nosso caso sim. No nosso SMT sim.

**01:06:02 - Cauê Jannini:** Entendi. E aí me vem uma... desculpa só complementando essa pergunta, mas assim, o Recap, ele me deixa chocado como assim, tem 200 milhões do Fundurb para Recap. O Recap já tem um bilhão de outras fontes, assim. Se esses 200 milhões do Fundurb poderiam ir para outras coisas... Eu não sei quanto vocês sabem dessa disputa, mas assim, o Recap já tem muito recurso de outras fontes. Precisa tomar ainda esse do Fundurb que... para o Recap é pouco, mas para projeto de segurança viária seria uma pequena revolução, assim, esses 200 milhões.

**01:06:46 - Ricardo Pradas:** Aí a gente entraria no que você estava falando. Aí eu teria que sair licitando tudo e pedir para a Telma e para o Dawton falar: "Me manda mais coisa que eu preciso licitar projeto e outras coisas mais".

**01:07:06 - Dawton Roberto Batista Gaia:** Mas é isso mesmo, viu Cauê. Nós temos que produzir muito, para pedir muito, para a gente conseguir muito. É isso. E vai dar certo. Pode ter certeza. Eu acho que vamos passar para a Pamela, porque eu estou preocupada com o horário.

**01:07:23 - Michele Perea Cavinato:** Eu também. Eu estou preocupada com a Ana. Pamela, diga.

**01:07:24 - Pamela:** Bom dia, tudo bom? O meu vai ser rapidinho. Muito obrigada pela apresentação, Telma, foi ótimo. Muito importante mesmo esses projetos. E eu estou só com dúvida na questão de compatibilização entre modos. Com a introdução dos patinetes, tem estações sendo implantadas em calçadas. Há uma compatibilização, né, entre a implantação das estações e esses projetos? Pensando mais na questão de segurança do pedestre mesmo, dos mais vulneráveis, inclusive como você apontou. E pensando nessa expansão desejosa dos projetos, né, como o Ricardo apontou, o Dawton também. Obrigada.

**01:08:04 - Telma Micheletto:** Quer responder, Dawton? Da parte das...

**01:08:10 - Dawton Roberto Batista Gaia:** Ah, posso. É porque também está no planejamento, Pamela. Estamos pensando sim. Não tenha dúvida que a compatibilização existe. E nós estamos sendo bastante severos até com relação a essa, na elaboração dos projetos. O problema que está ocorrendo hoje é com a fiscalização. Que nós estamos também envolvido nessa parte da fiscalização, mas grande parte da fiscalização está com a SMSUB. E nós fazemos os relatórios, né? Porque não tem placa... imagina fiscalizar uma coisa que não tem placa. Então... mas nós somos sendo bastante severos nessa questão da fiscalização e dos relatórios que nós estamos elaborando. Então, as experiências que a gente tem tido com relação a isso tem sido bastante bem sucedidas. Faz o relatório, manda para a SMT, que tem um grupo lá que faz a correspondência, notifica a empresa e até autua as empresas. E tem dado certo. Então, existe sim bastante essa conversa entre as secretarias com relação a esse trabalho. Não tenha dúvida que existe e a gente está bastante focado nisso.

**01:09:39 - Pamela:** É, pensando mais nas estações mesmo, né. Mais assim... porque é isso, para chegar na estação, sair da estação, as pessoas têm usado a calçada, né. Então é mais pensando nessa compatibilização mesmo, mas muito obrigada, viu Dawton, pelo esclarecimento.

**01:09:59 - Michele Perea Cavinato:** Obrigada a você. Telminha, muito obrigada pela apresentação. E... tem um pedido do Mauro Calliari, que na próxima Câmara Temática a gente converse sobre rotas... sobre... calma aí. Centro Histórico e... Deixa eu abrir aqui.

**01:10:20 - Mauro Calliari:** República também.

**01:10:23 - Michele Perea Cavinato:** Na próxima Câmara Temática conversar sobre...

**01:10:26 - Dawton Roberto Batista Gaia:** O Centro Histórico ele está lá na Secretaria de Obras. Até fizemos uma visita junto lá no Centro Histórico, né, Mauro? Que eu tenho acompanhado as obras, vou todo dia lá. E as obras estão indo de vento em popa aí. É que são obras muito complexas mesmo. Quando a gente olha, vê o que que está acontecendo, realmente são obras muito complexas. Mas eu acho que podemos tentar fazer aí um bem bolado entre a SPObras que está executando e as rotas acessíveis. Acho que não tem problema não.

**01:10:58 - Ricardo Pradas:** Minimamente, Mauro, a gente consegue pegar os projetos que estão aqui de área calma e mostrar para vocês o que está projetado. Minimamente isso a gente consegue fazer. Anota como pauta já, Michele.

**01:11:15 Mauro Calliari:** Ótimo, ótimo, excelente! E se nesse tempo a gente conseguisse dar uma atualizada nesses dados, eu acho que a gente termina o ano com uma pauta positiva que é: os bons e maravilhosos resultados de redução de acidente nesses lugares, porque daí, essa verba que vocês estavam discutindo aí, vai surgir, vai sair. As pessoas começam a falar, olha, precisamos disso. Ai vai ser a nossa Faixa Azul. Vai surgir dinheiro e aprovações rapidamente.

**01:11:52 - Michele Perea Cavinato:** Então vamos lá. Telminha, obrigada. A Ana trouxe para nós os Caminhos Culturais. Que é a caminhabilidade entre os museus, entre os equipamentos culturais da cidade. E Ana, a palavra é sua.

**01:12:11 - Ana Carolina André Machado Simão Jacob:** Obrigada, Michele. Bom dia a você, Dawton, Telma e todos os representantes e convidados aqui na reunião. Muito bom estar aqui de novo para conversar com vocês um pouquinho sobre essa questão de caminhabilidade que é tão importante para nós. Então, eu estava acompanhando aqui um pouco com a câmera fechada, mas ouvi a apresentação da Telma, um projeto muito importante. E toda a discussão que veio depois, que também é igualmente importante. Essa questão dos dados, a preocupação com a implantação dos projetos, com um pensamento ordenado do território. Isso tudo demonstra a preocupação desse grupo aqui, que é muito relevante, são pessoas muito capacitadas e muito interessadas em melhorar a condição do pedestre na nossa cidade. Então, os embates são parte disso e eu acredito que eles vêm sempre para o bem, para a gente conseguir construir algo melhor, tirar a gente da nossa zona de conforto e poder apresentar um pouco o que o lado aqui do poder público tem pensado e tem desenvolvido. Eu vou pedir licença para vocês, de antes de iniciar a nossa apresentação, dentro dos estudos que a gente fez para os Caminhos Culturais, a gente mapeou todos os programas, todas as intervenções em curso na região central. Então eu vou compartilhar a minha tela, eu vou começar com esse mapa aqui e depois eu entro na apresentação. Compartilhar. Aqui. Vocês conseguem ver em tela cheia o mapa? Então tá bom. Então, fazendo um pouco de cada aqui. Os Caminhos Culturais, eles são resultado de uma proposta de implantação de uma das intervenções previstas no contexto da Área de Intervenção Urbana do Setor Central. Então a Área de Intervenção Urbana do Setor Central, ela veio para substituir a Operação Urbana Centro, que tinha um perímetro um pouco menor do que a Área de Intervenção Urbana tem, e ele muda um pouco o sistema de olhar para o território. Então antes a gente estava muito restrito, a Operação Urbana Centro, ela ia até a linha férrea, e agora não, a gente pega toda essa parte do centro e vai até a Marginal. Então é algo maior, mais amplo e que traz também para esse contexto de renovação do centro, de ações para recuperar a capacidade, o valor e a potencialidade da área central, que vão para o outro lado da linha férrea. Isso permite a gente trazer o Bom Retiro, a Luz, até o Pari para essa discussão. Para a gente começar o levantamento, aqui tem um mapa, que eu trouxe isso aqui até a partir de uma colocação do Mauro, para a gente conseguir olhar tudo o que tem projeto para essa região central aqui. Então, a gente vê as manchas roxas, essa mancha roxa aqui e a mancha mais avermelhada, então o Triângulo Histórico e o Quadrilátero, onde estão tendo essas obras de requalificação dos calçadões. A gente vê aqui umas linhas roxinhas, um pouco à direita do Triângulo Histórico, que é a Área Calma Sé. Do outro lado, as linhas vermelhas, são a Área Calma República. A gente tem aqui também, lá para cima, a Rota Escolar Segura do Pari. As duas linhas do VLT que estão em estudo, então a linha azul, que faz esse círculo aqui, muito próximo a uma parte da rótula, e esse outro vermelho, que parece um oito, que vai pegar a região aqui do Bom Retiro e também aqui para baixo nos Campos Elíseos. A gente tem uma mancha amarela que é a área de estudo da nova sede administrativa do Governo do Estado. A gente tem rotas acessíveis, se eu não me engano é esse rosinha pontilhado... as ruas temáticas, esses rosinhas pontilhados. Então tem a Santa Ifigênia, a Rua das Motos, Rua das Noivas, Rua das Cozinhas, Rua das Ferramentas. Enfim, então todos os programas estão mapeados aqui. Eu não estou localizando agora as rotas acessíveis. Se eu não me engano são esses laranjinhos aqui.

**01:17:28 – José Renato:** A rota, Ana, está em roxo. Na saída do Metrô Marechal, está mais para o lado esquerdo do mapa.

**01:17:32 - Ana Carolina André Machado Simão Jacob:** Ah, está aqui. Achei. Então esse roxinho claro aqui é uma delas e as outras estão na sobreposição, mas estão mapeadas aqui também. Então a partir desse levantamento do que que está em andamento na cidade, a gente começou a trabalhar dentro do programa de intervenções da AIU do Setor Central com os caminhos verdes. Eu vou parar esse compartilhamento e vou abrir a apresentação agora. A ideia era trazer um pouco de tudo o que está sendo feito para a gente conseguir ter um olhar o mais global dessas iniciativas, para evitar sobreposição para aproveitar a oportunidade, pode acontecer de uma secretaria ter um projeto mais avançado e a gente vai ter uma ação em uma região semelhante, então porque não aproveitar e compor os esforços, não é. Então foi a partir desse olhar que é algo que inclusive a nossa secretaria Bete França sempre pede, ela fala assim, não olhe isoladamente, olhe sempre o território em conjunto, conversem com os outros órgãos, vejam o que as outras Secretarias estão fazendo para que as nossas ações tenham, ganhem potencialidade, para que elas possam se integrar com as outras ações que estão em curso, e criando uma rede de caminhabilidade que se encontram nessas implantações e permitem um deslocamento melhor, mais contínuo e mais agradável para o pedestre. Então vamos lá. Os caminhos culturais são uma estratégia de renovação dos percursos na região central da cidade. A ideia é que a gente crie uma rota que vai conectar os equipamentos culturais, qualificando os trajetos e fortalecendo a identidade local, além de incentivar o deslocamento a pé e democratizar o acesso à cultura, permitindo que mais pessoas se desloquem entre os equipamentos e conheçam mais até dessa região. Então, o percurso, ele vem a partir da sobreposição de todas essas ações que a gente já mostrou, mas especialmente, é... dos caminhos verdes que estão previstos na lei que instituiu a AIU do Setor Central, e os equipamentos culturais, é... que existem aqui na região. Então a gente destacou um percurso que vai conectar esses equipamentos, considerando os caminhos verdes. Importante dizer que os caminhos verdes, eles já vêm listados na lei. Então a lei da AIU, ela já estabelece quais vão ser esses caminhos, qual trecho de cada via que é considerado caminho verde. E a gente trouxe também, a partir das vistorias, a identificação das linhas de desejo dos pedestres, para que esses caminhos também não sejam, é... simplesmente os caminhos que a lei, é... determinou, mas também que eles correspondam aos locais de interesse do pedestre para o seu deslocamento. Então, trazendo um pouco do conceito dos caminhos verdes. É... a lei da AIU, ela tem uma preocupação muito grande com essa questão ambiental e com a melhoria, inclusive, do microclima na região central. Então ela estabelece a implantação de 118 quilômetros de caminhos verdes. Desses 118, quase metade são trechos novos. E a outra metade são requalificação de percursos existentes. São vias que já são arborizadas, que conectam áreas verdes da região central e que podem receber um, um melhoramento, uma ampliação das áreas verdes ou uma qualificação desses trajetos. Ao total, são 93 vias. Então, é... esses caminhos, eles compõem uma rede de espaços públicos, interligam os bairros, as praças, os parques, equipamentos públicos, e eles vão receber medidas específicas de qualificação ambiental. E esse... e como é que é essa qualificação de acordo com a lei? É melhoria de calçada, pavimento, arborização, acessibilidade, mobiliário, reordenar a sinalização, fazer correções geométricas, trazer as estruturas cicloviárias e também algumas soluções de drenagem para melhorar essa questão de captação de água pluvial. Então, uma justificativa para a escolha da área. Ela concentra muitos caminhos verdes, muitos equipamentos culturais e existem projetos que já estão em andamento na região e que me... e merecem destaque, entre eles a nova sede administrativa do Governo do Estado, a requalificação do Parque da Luz e o VLT. Então, aqui um mapa mais aproximado da nossa área, é... que vai comparar os caminhos verdes, que são essas linhas tracejadas verdes, e os equipamentos culturais. Eu não sei

se dá para ver direitinho, mas são... o... os equipamentos culturais, eles estão destacados aqui, os lotes deles estão em destaque. Então dá para ver que os caminhos culturais e os bulevares, que são essas linhas tracejadas laranja, passam perto de boa parte dos equipamentos culturais. Junto com isso, a gente tem aqui a linha do VLT, como eu já falei, a requalificação das áreas de calçamento, tem as Áreas Calmas, tem as ruas temáticas, as rotas acessíveis, enfim, uma série de intervenções aqui que compõem essa qualificação geral da área central. Então aqui, já chegando mais perto dos Caminhos Culturais. A gente identificou os equipamentos culturais que tem na região, especialmente aqui, é... Luz, Campos Elíseos e Bom Retiro, e a interface deles com os caminhos verdes e com os bulevares, que também são previstos na lei da Área de Intervenção Urbana do Setor Central. Então, agora essa linha azul, ela mostra, é... os caminhos que conectam esses equipamentos culturais. Eles vêm aqui desde o do Museu de Arte Sacra, passa pela, pelos prédios da Pinacoteca, passa pela Estação da Luz, Museu da Língua Portuguesa, é... Sala São Paulo, depois tem o Sesc, o Museu da Energia, o Teatro Porto Seguro, enfim, uma série de equipamentos. Aqui, é... considerando... a gente fala aqui em primeira fase porque a ideia é começar nessa região, mas depois, é... levar esse mesmo conceito para outras regiões da AIU e também criar um, um modelo de projeto que possa ser replicado para o restante da cidade. Então nessa região, a gente identificou, é... 17 equipamentos que estão aqui listados e enumerados. Aqui a gente foi atrás dos dados de cada um, desde a fundação até a quantidade de visitantes recebidos por dia, é... visitantes por ano, horário de funcionamento, gratuidade, para a gente entender um pouco a dinâmica de cada um deles. Nos chamou muita atenção, é... alguns números. Por exemplo, a Pinacoteca e o Museu da Língua Portuguesa, eles recebem em média, é... fazendo aqui... esse número ele veio a partir da média anual, a gente pegou o número de visitantes, é... no ano de 2024, esse levantamento foi feito no final do ano passado, dividiu pelos dias de funcionamento dele. Então, por exemplo, é... os dias em que o museu fica fechado foram desconsiderados para a gente fazer essa média de visitantes por dia. Então, pegando aqui a Pinacoteca e o Museu da Língua Portuguesa, a gente vê que cada um deles recebe em média 1.600 pessoas por dia, assim. São números muito altos. Se a gente pegar por ano, são entre 480 e 520 mil pessoas por ano visitando só esses dois equipamentos. Agora, quando a gente anda um pouquinho, vai ali no Museu de Arte Sacra, por exemplo, que está muito próximo num, um percurso caminhável pela Avenida Tiradentes, que tem calçadas largas, que em determinados pontos ela até é arborizada e agradável ao deslocamento, esse número é muito menor. A gente vê aqui que são 530 visitantes/dia. Então, por que isso? Será que é o tema do museu só? Ou será que as pessoas não se sentem convidadas para se deslocar nessa região? Será que existe assim, é... um certo receio no deslocamento a pé nessa, nessa área? Existem ruas que não são convidativas? O que que acontece que uma pessoa vai até a região central, visita esses equipamentos, mas outros que estão muito próximos... Outro exemplo aqui é a Pinacoteca Estação, que também não, não recebe muitos, ó, 111 visitantes por dia. Então, por que que as pessoas, elas vão para o equipamento, mas elas não se deslocam nesse território? Um território que... Gente, só um minuto, por favor. Eu vou, vou pedir só um, um minutinho aqui, que eu... desculpa gente, é que eu estava... tem uma outra reunião começando agora, o pessoal já está chegando, eu pedi para eles irem começando, eu estava só indicando a sala. Mas vou voltar aqui para, para a apresentação. Enfim, então o que a gente vê é que tem o interesse das pessoas pelos equipamentos culturais ali, mas elas não estão aproveitando um território que está se desenvolvendo, que está com restaurantes super bacanas, que está com uma programação cultural, é... super intensa, mas as pessoas ainda têm o hábito de ir para um equipamento e logo sair de lá. E a ideia desse projeto é justamente incentivar que

as pessoas descubram esse território, é... incentivem a economia local, visitem novos restaurantes, novas lojas, enfim, é... que se torne mesmo um lugar mais aproveitável pelas pessoas. Aqui mais algumas instituições também com alguns dados. E aqui o total, né? Então foram 17 instituições mapeadas que juntas, é... somam quase 2 milhões e meio de visitantes por ano, né. Esses dados assim, só lembrando que a gente conseguiu junto às próprias instituições, tá. Então, a proposta de intervenção. Conectar os equipamentos culturais, como eu falei aqui da região da Luz, do Bom Retiro e dos Campos Elíseos, integrando com os caminhos verdes. Então, o que que a gente prevê nessa proposta? É... retirada de postes e enterramento de fiação. A gente sabe que isso tem um custo altíssimo e ainda que seja feito numa segunda fase e já vai ser previsto. É... ajuste no sistema de, de drenagem, criando novas áreas verdes, jardins de chuva, é... biovaletas, enfim. Qualificação da comunicação existente. Então a gente desenvolveu toda uma, uma linguagem, que depois vai ser incorporada aos totens que estão dentro do concurso de mobiliário urbano. A ideia não é criar nada novo, é apenas uma linguagem a ser implantada em um, em um mobiliário que está em desenvolvimento. Inclusive, todo o mobiliário que está proposto no concurso de mobiliário urbano, a ideia é que seja implantado depois na, nos nossos caminhos culturais também. Os, os bancos, os totens informativos, lixeiras, enfim, tudo o que tem lá. Retirada de elementos superados ou deteriorados. Então essas, essas imagens que a gente infelizmente acaba se deparando no nosso dia a dia, às vezes de tampas que estão deterioradas, quebradas, ou faltando mesmo, que todo mundo olha, andando para o chão para tomar cuidado, não virar o pé, enfim, deixar um espaço muito mais caminhável, contínuo, acessível. E o, além disso, o que que a gente prevê, né, na, na renovação dos percursos? É ampliar as áreas verdes, trabalhar com o redesenho de calçadas, considerando inclusive o tipo de piso que vai ser utilizado, um piso que identifique esse percurso cultural, que seja algo, quando as pessoas andem por ele, elas percebam que estão em um, um trecho diferenciado. Isso sempre compondo com ações de segurança viária, até porque quem passa pela, pela CET, passa pela Gerência de Segurança, é picado por esse bichinho da segurança viária e não consegue pensar em, em deslocamento do pedestre sem pensar em um deslocamento seguro e acessível. A instalação de pisos diferenciados, como eu falei. Aqui um exemplo é o piso que tem em frente à Biblioteca Mário de Andrade, né, então não algo tão complexo como esse, mas que também traga um caráter, é... identitário para o programa. Alargamento nas áreas de acesso aos bens, para que a gente possa valorizar as entradas desses edifícios, criar áreas de espera, áreas de encontro. Um novo sistema de iluminação, tanto para o pedestre quanto para os bens de valor histórico-histórico culturais. Aqui é outra proposta, que também tem que ser pensada, mas a gente, a gente contempla a hipótese de colocar às vezes uma escultura junto ao bem, alguma obra, ou alguma intervenção cultural que demonstre a proximidade a esse equipamento cultural. E de novo aqui o novo sistema de comunicação com a identificação dos, dos edifícios, orientação dos percursos, enfim. Aqui uma última imagem, então o, dos caminhos culturais que a gente começou trabalhando já. Esses são os mapeados. A gente está num primeiro momento de desenhar uma conexão que vai entre o Museu de Arte Sacra e a Praça da Luz, trabalhando justamente a aproximação desses equipamentos. E a ideia é que logo num segundo momento a gente já parta para, para uma conexão com os Campos Elíseos, aproveitando essa, esse bom momento que a região está, que tem muitos olhares do poder público para lá. Tem o, o pessoal da Porto Seguro também está interessado nessa, nessa questão da requalificação do entorno, enfim. Então que a gente consiga já conectar bem essas áreas, superando a linha férrea que muitas vezes é um obstáculo. Bom, era isso que eu tinha para apresentar para vocês. É... quero deixar claro que a gente está aqui trazendo

um conceito que está em desenvolvimento, mais para frente a gente vai ter projetos e aí eu peço aqui para, para Michele, para o Dawton, para a coordenação, para a gente voltar aqui mais para frente com os projetos elaborados, para mostrar para vocês, ouvir aqui o que que essa comissão técnica tem a falar, também a contribuir. Mas era isso. Obrigada.

**01:33:30 José Renato:** E depois eles vão para a CPA também, Ana? Para análise?

**01:33:31- Ana Carolina André Machado Simão Jacob:** Ah, com certeza. Com certeza. Vão sim.

**01:33:37 - Michele Perea Cavinato:** Ana, obrigada. Eu que agradeço. Alguma pergunta?

**01:33:43 - Dawton Roberto Batista Gaia:** Como é bom a gente ver essas... o Mauro levantou a mão. Rapidinho. Como é bom a gente ver projetos desse tipo. Olha, por incrível que pareça, o, o... o projeto que vocês estão propondo conversa muito com o último plano cicloviário que eu, que eu fiz e apresentei inclusive na, lá na Câmara Temática do plano cicloviário. Porque eu falo exatamente isso, né. São projetos integrados, né? São... eu estou, eu falo de, lá, de novas vertentes que compõem o projeto, que são... onde você não, não é mais plano cicloviário, é um plano de intervenção urbana, onde você pensa no verde, você pensa no ciclista, você pensa no pedestre, quer dizer, você, você pensa no ser humano antes de mais nada. E é isso que está se propondo aqui. E eu tenho muito, colocado em discussão, por que que nós não podemos dar identidade a algumas coisas? Por exemplo, é só um, rapidinho, né. Por que que eu não posso pintar uma faixa de pedestre que todo mundo que passa na frente de uma escola, por exemplo, sabe que ali, ali é uma escola? Quer dizer, eu, eu vou pintar ela com uma característica escolar, né? Então ela, ela é branca, do jeito que, que, que tem que ser a lei, mas colocar um fundo ali que represente uma escola. Então a gente está colocando isso em discussão aqui, para ver se a gente consegue fazer, dar identidade a, a determinados equipamentos onde, onde as pessoas falam: "Ó, eu estou numa área onde o, o poder público definiu que aqui, de fato, é uma área de segurança e eu tenho que andar mais devagar". Como você está colocando aqui essa, essa identidade visual na proposta do projeto, nesse projeto que você está fazendo aí. É isso. Mauro, desculpa, para não estender muito a nossa...

**01:35:25 - Mauro Calliari:** Eu sei que a Ana Carolina está com reunião, então, é... não, não queria... mas eu acho que, é, cabe um pouco, Ana, que bom que você está mostrando, é... lembrar que... tem o projeto da SMU, tem o projeto da CET, tem projeto de áreas, né, das subprefeituras. É... mais um lembrete assim, né, a gente está sempre preocupado com a viabilidade das coisas. Quer dizer, isso aí deve ser uma verba que vai sair da, da operação, da nova, né, da, da Área de Intervenção Urbana, deve ter verbas aí específicas para isso. Então eu sou... a minha sugestão é só tomar cuidado para não fazer materiais, né... e você falou do concurso, acho ótimo que vocês estejam usando aquilo que vai ser decidido ainda no concurso de mobiliário urbano, né? E que aí, Dawton, também, o vice-versa, né? Assim, vai sair um novo concurso de mobiliário urbano, e eu estou até na comissão de proteção à paisagem urbana, que tem até representantes lá, que isso seja usado nas duas mãos. Porque qualquer coisa que a gente puder usar, sinergia entre uma boa ideia dessas e as outras iniciativas, a gente garante que alguma delas saia, né. O maior medo que a gente tem é sair uma super iniciativa dessas, que fios enterrados, entre o Museu da Língua Portuguesa e a Pinacoteca. Atravessou a rua, acabou.

Até porque, e para terminar, Ana Carolina, quando você falou do Museu de Arte Sacra, tem uma avenida Tiradentes entre os dois, né? Então assim, eu fui naquela passarela outro dia, meu amigo, não... dos 500 mil que vão no Museu da Língua Portuguesa, deve ter uns três que atravessam aquilo lá, porque é horroroso. Então, acho até ótimo que a gente consiga ter uma passarela que seja caminhável. Boa sorte.

**01:37:00 - Ana Carolina André Machado Simão Jacob:** Eu vou até aproveitar aqui o, o link do Mauro para falar. Eu fiquei horrorizada quando eu fiz a, quando a gente fez a vistoria lá. A distância entre as faixas de pedestre lá superam 400 metros, é absurdo. Então dentro da nossa, do nosso projeto, que aqui eu trouxe mais a concepção, mas na parte de projeto a gente está propondo também travessia em nível, para não ter que obrigar as pessoas a passarem pela passarela. Aí, é... Dawton e a equipe da CET, quando chegar a, para avaliação de vocês, vejam com bons olhos. Vamos diminuir o tempo do veículo, vamos deixar... é, dar mais tempo para o pedestre ali. Se precisar fazer, semaforizar, deixar o veículo esperar um pouquinho, vamos priorizar o pedestre na, no deslocamento em nível aí entre esses equipamentos. E é verdade, a Tiradentes...

**01:37:40 - Mauro Calliari:** Vão ter cinco infartos na CET, Ana.

**01:37:46 - Ana Carolina André Machado Simão Jacob:** Vai, vai, vai ser bom. A gente vai... mas a gente vai conversando e demonstrando lá. O pessoal também, é... tá com essa preocupação é algo crescente, né. E a própria Tiradentes, ela entra num conceito da AIU de bulevar, que é um conceito também de acalmamento, é... ampliação de áreas verdes, priorização para o pedestre. Então é, é algo que também está sendo trabalhado em conjunto. A gente está trabalhando os caminhos verdes, mas está desenvolvendo também, a partir da provocação da Tiradentes, o que que é esse conceito de bulevar? Que esse a lei não fala nada, ela só determina que é um bulevar. Então a gente aproveita esse momento também para, para pensar nesse conceito, em como, como a gente quer ver essas avenidas. Eu falei da linha férrea, mas a Tiradentes é outro exemplo, é, de algo que corta o território e acaba sendo uma barreira mesmo para o pedestre, né.

**01:38:31 - Dawton Roberto Batista Gaia:** Romper paradigmas. É isso que nós temos que fazer.

**01:38:35 - Ana Carolina André Machado Simão Jacob:** Isso aí, Dawton.

**01:38:38 - Dawton Roberto Batista Gaia:** Romper paradigmas. É... travessias elevadas no meio da Tiradentes. Olha, acho que eu fui muito, acho que eu fui muito... muito fundo. Mas a Léia acho que quer falar aqui.

**01:38:50 - Léia:** Bom dia. Oi Ana, tudo bem, querida?

**01:38:54 - Ana Carolina André Machado Simão Jacob:** Oi, Léia.

**01:38:55 - Léia:** É... é o seguinte, Ana, só queria complementar que, maravilhosa a proposta, e que vocês pensassem também, é lógico, é um pouco sensível esse tema, depende principalmente da CET,

mas verificar nesses caminhos também, a largura das calçadas, sei que vocês vão verificar isso, mas pensar também em possíveis lugares aonde as calçadas sejam estreitas e aonde, junto com a CET, claro, possamos estudar entregar da pista para a caminhabilidade esses acessos. Porque eu tenho um exemplo, é lógico, não se compara a Tiradentes, mas uma rua do Santana, aonde a gente tem a Pereira do Lago, com uma extrema largura, sendo que a gente tem ponto final de ônibus, tem escola, tem também outros dias feira, tem UBS e tudo mais. E a pista extremamente larga. E por que não pensar em entregar para a caminhabilidade essa largura? Então eu gostaria que vocês pensassem com carinho nisso, reitero, né, falando com a CET, e se precisar da minha ajuda para algum levantamento assim, estou à disposição, querida. Ótimo trabalho, tá? Obrigada.

**01:40:07 - Dawton Roberto Batista Gaia:** Aliás, completando, essa proposta da Pereira do Lago, vale a pena você ver, viu Ana? Que tem tudo a ver... que eu fiz junto com a Léia, por isso que eu posso falar com tranquilidade, né. Vale a pena você dar uma olhada, você vai gostar muito, com toda a certeza. É um, é um projeto que integra inclusive com, com esse caminho verde lá. Bastante. Integra bastante o caminho verde.

**01:40:33 - Ana Carolina André Machado Simão Jacob:** Ah, que bacana. Quero conhecer. Depois se vocês puderem passar o material, vou, vou ficar feliz em ver. E como a Léia falou aqui, é... lembrando sempre que a gente não atua só SMU, São Paulo Urbanismo de um lado, a CET do outro, a CPA de outro. É... somos todos integrados aqui, né. O que... então um projeto que é desenvolvido aqui, ele vai passar pela análise da CET, vai passar pela análise da CPA, e todas as contribuições vão ser sempre muito bem-vindas para que a gente consiga construir algo que esteja de acordo com, é... com as previsões de cada pasta, sempre lembrando da prioridade ao pedestre, e que seja factível mesmo. A questão dos fios, Mauro, é... realmente, é, isso é um sonho, a gente está propondo. É... a questão orçamentária, é... ela que vai determinar se é possível ou não. Mas a gente, na fase de conceito, a gente está colocando isso sim como uma premissa de projeto. Ainda que tenha que ser feito num segundo momento. Os recursos para a implantação, eles vêm da própria AIU, são recursos de outorga. É... como a área de intervenção ela é recente, os recursos ainda são, é, são poucos, mas por ser uma intervenção que a gente vê que pode trazer muita qualidade, um conforto muito maior para o pedestre, com um custo que não é tão alto de implantação em relação a outras coisas, a gente está priorizando esses programas para a gente já conseguir ter uma transformação no território, melhorar o conforto mesmo do pedestre, a segurança dele, e incentivar esse deslocamento. Para a gente, aos poucos, fomentando ações nessa área, integrando com os outros projetos, e aí sim, a partir de, de diversas intervenções de grande, média e pequena escala, a AIU vai conseguir cumprir o seu propósito de reinventar o centro da cidade.

**01:42:18 - Dawton Roberto Batista Gaia:** Muito bem.

**01:42:21 - Ana Carolina André Machado Simão Jacob:** Bom, gente, eu peço licença aqui para, para desligar. Muito obrigada. Fico à disposição se alguém quiser mandar pergunta por e-mail, tá bom?

**01:42:27 - Michele Perea Cavinato:** Ana, te agradeço muito e quem tiver perguntas para, sobre essa pauta, me passem que eu compartilho com a Ana e devolvo para vocês.

**01:42:37 - Ana Carolina André Machado Simão Jacob:** Combinado. Obrigada. Tchau, tchau.

**01:42:40 - Michele Perea Cavinato:** E as duas pautas foram atendidas. E queria agradecer a todos. Tenha mais alguma colocação para ser feita?

**01:42:53 - Dawton Roberto Batista Gaia:** Não, eu acho que colocar que as, as... Mauro, né, você que sempre termina sendo um pouco mais severo nas suas críticas... e eu aceito as críticas de braços abertos, porque é isso que, que faz a gente, é... que incentiva, que nos incentiva a criar uma cidade melhor, né. E é, e é isso que a gente, que a gente busca mesmo. Que é lógico que nós temos algumas limitações e as limitações sempre, a maior parte das vezes, ela está no financeiro, realmente. Bate na, na questão do recurso, né. Mas o importante é o seguinte: existe uma mudança de pensamento, existe uma percepção diferente dessa cidade. E existe todo um grupo pensando em fazer dessa cidade uma cidade melhor, com toda a certeza. É... é focada em transformar essa cidade numa cidade mais humana. É isso que, eu acho que importante é isso que a gente tem que colocar aqui nessa reunião que a gente está fazendo aqui, que eu tenho tido bastante orgulho dessa Câmara Temática, né. A Michele está assumindo aqui como, como secretária agora da Comissão de Trânsito e Transporte, né. E, tenho certeza absoluta que sempre esses conselheiros e as pessoas que participam desse, desse espaço, vão contribuir muito com, com as propostas que têm sido apresentadas por aqui.

**01:44:30 - Michele Perea Cavinato:** Dawton, é importante destacar que as pautas são cada vez mais intersecretariais. Você percebe com o envolvimento da, tanto da mobilidade e transportes quanto de SMPED, de SP Urbanismo. A, a... a gente está falando em prefeitura. Hoje eu acho que a gente fala muito mais em prefeitura do que em secretarias, em pastas.

**01:44:48 - Ricardo Pradas:** Ah, eu queria colocar mais uma coisa, Michele, Dawton, o Mauro. É... é uma das poucas vezes, e eu acho que está se tornando uma característica DESTA Câmara Temática, a gente já sai meio com a pauta da outra reunião. A gente vai discutindo e fala: "Hum, chegamos no nosso limite".

**01:45:04 - Michele Perea Cavinato:** Podemos detalhar, é verdade.

**01:44:59 - Ricardo Pradas:** "Nossa, aqui que a gente precisa chegar, a gente precisa ir para o próximo limite". E a gente meio que já sai conversado do que que a gente vai falar daqui a um mês. Isso é sensacional, para mim, especificamente, porque dá o tempo correto da gente se preparar, trazer o melhor material, fazer a ampliação que preste, e que apareça na tela para todo mundo, não fique muito pequeno, não fique muito, é... diferente do que a gente queria conversar. E aí a participação de todos é muito boa. Eu gosto muito dessa Câmara.

**01:45:35 - Michele Perea Cavinato:** E até convidar outras secretarias para participar. Quando você fala em Áreas Calmas, você não está falando só em, em mobilidade. Você está falando em, em outras pastas. É isso. Então, muito obrigada.

**01:45:50 - Dawton Roberto Batista Gaia:** A frustração é nossa, viu, viu Renato. A frustração, eu, pode me colocar junto, né. Na sua frustração.

**01:45:56 - Michele Perea Cavinato:** Não, frustração não. Muito orgulho, eu acho.

**01:45:58 - Dawton Roberto Batista Gaia:** Não. É que ele, não, que ele colocou aqui no, no chat. Que tem muitos projetos bons e eles saem em conta-gotas, né. É... pode me colocar junto com você aí, mas nós vamos lutar para que eles realmente...

**01:46:14 - Michele Perea Cavinato:** O importante é que os projetos existem, os projetos estão cada vez se amadurecendo mais e cada verba que for sendo destinada...

**01:46:21 - Ricardo Pradas:** É isso. Eu acho que vale uma lembrança sempre para todo mundo que viu a coisa acontecer. Os projetos de ciclovia começaram a ser implantados em mais larga escala a partir de 2013. Eles existiam desde 2007 na área da CET de mobilidade. Então, tem um processo de convencimento e maturação do Executivo que ele, às vezes ele é mais prolongado, às vezes ele é menos prolongado e, é... não sai na velocidade que cada grupo entende que seria necessário, e esse grupo tem a clara visão de que parte da situação do sinistro, principalmente do pedestre, ia ser reduzida quando mais a gente conseguisse acelerar essa intervenção urbana, priorizando a circulação a pé.

**01:47:20 - Michele Perea Cavinato:** Isso aí, gente. Obrigada a todos. Boa tarde.

Todos se despedem...

