

REUNIÃO – CÂMARA TEMÁTICA DE MOBILIDADE A PÉ

Horário: 09h54min (Online)

Data: 14/10/2025

Participantes:

Michele Perea Cavinato
Ricardo Airut Pradas
Ana Helena Barros
kenji kawakami
Ricardo Pradas
Rodrigo Candido (Não verificado)
Sandra Ramalhos (Não verificado)
luiz rebelo
DANIELA MANGINI (Externo)
Carlos Henrique de Campos Costa
Jackeline Morena de Oliveira Melo
Mauro Calliari (Não verificado)
Cauê Jannini (Não verificado)
SERGIO RICARDO DO AMARAL (Externo)
Gilberto de Carvalho (Não verificado)
lea - SMT (Não verificado)
Pamela Escolastico Rodrigues
Pâmela Rodrigues - SMUL (Não verificado)
Rose (Não verificado)
ANA CLAUDIA SILVA DE BRITTO (Externo)
Marta Lilia Porta
Gilberto de Carvalho (Não verificado)
Rafael Mielnik

Pautas

1. Planejamento e Implantação dos Projetos de Redesenho Urbano 2026 – Apresentação: Caíque Costa - Assessoria Técnica SMT/AT

00:00:39 - Michele Perea Cavinato: Bom, vamos lá. São dez e dez, vamos dar início a mais uma Câmara Temática. A pauta de hoje, que nós recebemos, foi sugerida pelo Mauro, Mauro Calliari. Então, a sugestão inicial era sobre o Plano de Metas, as ações aprovadas para a mobilidade a pé. Lá atrás nós recebemos diversas sugestões, nós criamos um documento em nome do CMTT para colocar no Participe Mais, e eu vou passar a palavra para o Caíque, que é quem cuida aqui pela assessoria técnica do programa de metas. Ele vai falar um pouquinho sobre isso para nós. Caíque, a palavra é sua. Mauro, se você quiser dar uma introdução no que você tinha pensado.

00:01:19 - Mauro Calliari: É, quando a gente sugeriu a pauta, era para a gente rever... A Prefeitura acolheu várias sugestões, ou pelo menos recebeu várias sugestões em relação às metas, e a gente notou que pouquíssimas foram acatadas. Então, a ideia é a gente hoje ver o que ficou de metas ligadas à caminhabilidade, tudo o que está ligado ao andar a pé na cidade.

00:01:45 - Carlos Henrique de Campos Costa (Caíque): Bom dia, bom dia a todos, bom dia, Mauro. É, realmente você tem razão. Desde a versão inicial, o PDM foi publicado em março, por SMT tinha muito pouca política pública de mobilidade a pé. Então, depois da abertura no Participe Mais para participação popular e as reuniões que nós fizemos com a SEPLAN, algumas foram acatadas, outras não. Mas assim, especificamente SMTAT e a SMT como um todo, nós não recebemos essa tarefa de mobilidade a pé no programa de metas. Mas o programa em si, ele não mudou da versão inicial para a versão final. Então, manteve-se as três metas de ciclovias. Foi a construção, a reforma e o planejamento de ciclovias para a cidade. Mas isso, a Secretaria, a pasta, ela tem um planejamento para a política de mobilidade a pé, que são os projetos de segurança viária. Que são aqueles projetos de Rotas Escolares Seguras, de Área Calma, de Rotas Acessíveis, são políticas bastante importantes. Essa de Rotas Acessíveis é até uma interligação, uma política pública que a gente faz com a SMPED. Então, eu fiz uma apresentação aqui para vocês sobre Rotas Acessíveis. Eu vou compartilhar rapidinho.

00:03:42 - Mauro Calliari: Caíque, só para entender. Desculpa, só para entender. Essa apresentação, então, é sobre aquela meta específica que são dez projetos de redesenho urbano, certo?

00:03:50 - Carlos Henrique de Campos Costa (Caíque): Isso, correto.

00:03:52 - Mauro Calliari: Ah, ótimo. Obrigado.

00:03:53 - Carlos Henrique de Campos Costa (Caíque): Essa de dez, se não me engano, ficou com a SMSUB. E essas feitas aqui de projetos de segurança viária, vai ser realizado por SMT, independentemente do que a SMSUB vai fazer. Entendeu?

00:04:09 - Mauro Calliari: Ah, das dez, então, tem alguns que estão na mão da SMSUB e outros que estão na mão da SMT, é isso?

00:04:13 - Carlos Henrique de Campos Costa (Caíque): Correto, isso. A SMSUB tem lá os projetos... eu não sei se são dez, mas eles têm alguns projetos de intervenção viária e nós temos outros, que nós fizemos a contratação destes projetos executivos o ano passado. A gente apresentou no Fundurb. Tem até... eles são financiados pelo Fundurb. Eu vou compartilhar aqui com vocês rapidinho. Está aparecendo o modo apresentação ou não?

00:05:10 - Ricardo: Está aparecendo o seu e-mail, Caíque.

00:05:12 - Sandra Ramalho: É, está a sua tela. Não está a apresentação não. Acho que você tem que abrir, colocar na sua tela e aí abrir a tela.

00:05:30 - Carlos Henrique de Campos Costa (Caíque): Deixa eu dar uma olhada aqui. Compartilhar. Está aparecendo janela... Aqui. Achei.

00:05:43 - Sandra Ramalho: É, está. Mas não está modo apresentação. Mas está aparecendo, pode continuar.

00:05:51 - Carlos Henrique de Campos Costa (Caíque): Tá? Tudo certinho?

00:05:52 - Sandra Ramalho: Tá.

00:05:53 - Carlos Henrique de Campos Costa (Caíque): Então, gente. Esses projetos, nós já temos...

00:05:57 - Ricardo: Precisa apertar, precisa apertar F5, não está no modo apresentação, Caíque.

00:06:04 - Carlos Henrique de Campos Costa (Caíque): Aqui está. Deixa eu ver aqui. Está aparecendo para mim modo apresentação. Não está indo, né? Não, não está indo. Não sei porquê. Estranho. Eu estou clicando e não está indo, né? Aí, foi.

00:07:11 - Sandra Ramalho: Agora foi.

00:07:14 - Carlos Henrique de Campos Costa (Caíque): Obrigado, Michele. Bom, gente, esses projetos... esses projetos executivos, nós contratamos ele no final de 25 e 24. Eles foram sendo entregues pela contratada, então nós precisamos fazer uma revisão com o pessoal de CPA da SMPED e eles finalizaram todo o processo de revisão dos projetos executivos. Então, esse ano, esse fim de ano, a gente está na fase final de produção de edital, para a gente ainda tentar lançar esse edital de licitação ainda esse ano, para fazer esses, essas obras para o ano que vem. As obras, elas serão financiadas pelo Fundurb. Eu acho que o pessoal pode acompanhar sempre a reunião do Fundurb, é muito importante para a gente ter um debate até maior sobre isso. E o Plano de Aplicação, a gente aprovou na última reunião com eles, o valor de 12 milhões e 203 mil reais para fazer as obras de Rotas Acessíveis. Então, o ano que vem serão dedicados para as ações de Rotas Acessíveis, obras de Rotas Acessíveis. Então, são cinco Rotas Acessíveis. É a da Barra Funda, a do Ipiranga, a Marechal Deodoro, a Vila Clementino e eu estou esquecendo de uma, que eu já lembro. Enfim, mas essa aqui é um projeto executivo, que vocês estão vendo, sobre a Rota Acessível da Barra Funda. Essa aqui é um pedaço do

projeto, eu não consegui colar todos os esquetes, mas esse aqui é da Avenida Mário de Andrade. Então, vocês podem ver aqui, por exemplo, que tem rebaixamento de guia, a instalação de botoeiras sonoras, várias intervenções, instalação de piso tátil. Enfim, várias intervenções nas vias para dedicados à acessibilidade e mobilidade a pé. A previsão de conclusão, aqui do lado tem o endereço dessas rotas, dos locais que sofrerão as intervenções. A previsão de conclusão é o final do ano que vem, segundo semestre de 26. E essas rotas, elas estão... todas elas têm o valor de 2 milhões e 440 mil reais. Então, essa daqui é um do esquema da Rota Acessível Barra Funda. Pode passar, Michele, por favor.

00:10:20 - Carlos Henrique de Campos Costa (Caíque): Essa daqui é da Vila Clementino. Esses pontos em vermelho são a instalação de botoeira sonora. Esses em amarelo é de piso tátil. Existe também alguns avanços de calçada. Enfim, são várias vias, como eu coloquei aqui nos endereços, que sofrerão as intervenções. Essa é da Vila Clementino. Pode passar, Michele, por favor. Essa é da Vila Mariana, que ela é entorno lá da linha azul do Metrô. A mesma coisa, todas têm previsão de conclusão do segundo semestre e o valor proposto é de 2 milhões e 440 mil reais. A gente fez toda essa descrição para o Fundurb, apresentou para eles toda essa parte de projeto, com fotografias antes das intervenções e como ficariam após as intervenções. Esses são os projetos. Aqui pode ver que tem, na Rua Vergueiro, algumas intervenções junto com ciclovia, separando a ciclovia. Pode passar, Michele, por favor. Saúde. Essa daqui é da Marechal Deodoro, na Rua Conselheiro Brotero. Passou uma. Volta uma, por favor. Isso. Pulou uma. Isso. Obrigado, Michele. Na Rua Conselheiro Brotero. A mesma coisa, tem intervenções nas calçadas, piso tátil, avanços de calçada nos cruzamentos para redução de tempo de travessia do pedestre, rebaixamento de guia, novas sinalizações. Enfim. Pode passar, Michele, por favor. Também a Ipiranga, que é uma das intervenções na Rua Bom Pastor. Aqui existe também a colocação de piso tátil, de instalação de botoeiras sonoras. Pode passar. Aqui é a Bom Pastor com a Rua dos Patriotas. E é isso. É importante a gente ressaltar que tem outros projetos de intervenção. Então, a nossa ideia é reunir os projetos, por exemplo, Rota Escolar Segura ou outras intervenções, em um pacote só para ficar mais fácil a contratação desses projetos. Então, a gente espera que o ano que vem a gente consiga dar início às obras já das Rotas Acessíveis e realizar o início da contratação dos outros projetos também de segurança viária. É isso, gente. Obrigado pela atenção de vocês.

00:13:20 - Michele Perea Cavinato: Obrigada, Caíque.

00:13:23 - Ricardo: Deixa eu, deixa eu complementar, Michele. Desculpa, Sandra. Só para já exaurir toda a situação entre o que é Rota Acessível e os projetos de segurança. A gente tem 26 ao todo, tá? O fato de isso não estar diretamente colocado no Plano de Metas limita um pouco a quantidade de dinheiro que a gente consegue investir para esse tipo de modal. O que que nós estamos tentando fazer? Tem uma meta sobre mobilidade urbana que é sobre manutenção, requalificação de 500 mil metros quadrados de calçada. Os outros 500 mil, para completar um milhão, seriam feitos por notificação para manutenção do proprietário. É ver se a gente consegue, em parte, incluir esses projetos para execução da Subprefeitura que já está mexendo com o passeio e a calçada. Essa seria uma maneira de acelerar isso. Isso está em negociações junto com a SEPLAN. A gente está insistindo nesse termo. Senão, o que vai acontecer é que nós temos diversos projetos que já estão com o executivo feito e que a gente vai precisar acabar atualizando se passar muito tempo para poder

implantar. Sempre com dinheiro do Fundurb ou algum tipo de financiamento oriundo de dotação orçamentária da Câmara, para que se faça dinheiro carimbado para esse tipo de intervenção. Lógico que a perseguição vai ser de conseguir fazer o máximo possível do que está no Plano de Metas. E em algum momento, se a gente tiver já cumprido essencialmente metas do Plano de Metas, redirecionar esses valores para esses projetos de segurança. Então, Rotas Escolares Seguras, principalmente, Ruas Completas e Áreas Calmas, são outros projetos que a gente quer colocar. Principalmente Área Calma, tem uma área de intervenção urbana Centro, Sé, a gente também quer ver se dá um gás e consegue colocar dentro das melhorias que são feitas nesse plano de urbanização, entre outras coisas. Então, quando saiu do Plano de Metas que era uma colocação nossa e não foi seguida de comum acordo com o executivo, nós acabamos tendo que tirar do pedido de dinheiro original e colocar isso como uma melhoria urbana, sempre com dotação somente do Fundurb. Então, em algum momento, pode parecer que não está no Plano de Metas, não existe e não tem como a gente fazer a implantação, o que não é uma verdade. Ela só não é com data pré-marcada e uma pressão de que se faça no período 2024-2028. O que não quer dizer que a gente não consiga, com as diversas maneiras de financiar os projetos, conseguir essa implantação durante esses tempos aí dos quatro anos. Eu precisava deixar claro isso também, para não falar que é um abandono da mobilidade ativa, principalmente mobilidade a pé, mas não foi contemplado no principal instrumento de gestão que o executivo entende, que é o Plano de Metas. É isso.

00:17:21 - Michele Perea Cavinato: Ricardo, o Gilberto perguntou se é possível relacionar rapidamente o restante dos projetos existentes.

00:17:25- Ricardo Pradas: Eu posso pegar, Gilberto, eu coloco aqui no chat. Eu preciso pegar a listagem para não esquecer de nenhum, além do que já foi passado nas Rotas Acessíveis, tá? São 10 mais 16, são 26 projetos no total. Eu vou colocar aqui no chat assim que eu conseguir abrir e pegar a listagem. Tá? Me comprometo a colocar.

00:17:50 - Carlos Henrique de Campos Costa (Caíque): Mauro, Sandra, desculpa. Rapidinho, só para corrigir uma informação. Eu falei Meta 50 SMSUB, é a Meta 52 da SMUL. Tá joia? Só para ficar direitinho a informação.

00:18:11 - Michele Perea Cavinato: Sandra?

00:18:14- Sandra Ramalho: Bom, bom dia, tudo bem? Ricardo, Carlos, obrigada pela apresentação. Eu queria algumas dúvidas e eu tenho alguns questionamentos, né? Quando a gente fala em Rotas Acessíveis, é claro, se prioriza a acessibilidade. Mas a gente sabe que essas Rotas Acessíveis são importantes para todas as pessoas. Inclusive para os idosos, né? Idosos, pessoas com carrinho de bebê. Então, essas rotas acessíveis são extremamente importantes para que a cidade seja realmente uma cidade para todos, né? Aí eu vejo que, por exemplo, ainda, apesar de vários questionamentos, né, não se pensa nas pessoas saírem da periferia. Só se pensa no centro expandido. Então nós temos ali terminais, a Vila Clementino, a Zona Sul... "Ah, porque lá tem institutos, lá tem serviços que atendem as pessoas com deficiência", isso e aquilo. Tá, mas como é que a pessoa sai de casa para chegar lá? Então, não adianta eu ter um centro acessível lá e a pessoa não consegue sair de casa, né? Para

chegar nesses lugares. Então eu acho que falta uma programação... eu sei, Ricardo, que você está procurando aí os outros projetos... aí talvez esteja alguma coisa da periferia, não sei. Mas, assim, algumas coisas que a gente precisa verificar, porque as pessoas não conseguem sair de casa. Esse é o problema, né? E lá, as pessoas vão acessar alguns institutos, tudo bem, mas geralmente por elas não poderem sair de casa, elas utilizam o serviço Atende. Então elas chegam lá, praticamente, elas nem veem a Rota Acessível. Porque elas chegam na porta da instituição, ou da clínica, ou de algum lugar que elas irão. Mas elas... por isso que elas... e aí o que que a gente acontece? O que está o nosso grande sofrimento, que não é agora, é depois, num outro tema da Câmara, mas é a super demanda do Atende, né? Por quê? Porque as pessoas não conseguem andar. Então fica uma super demanda sobre o Atende e ele não dá conta. Então esse é um dos questionamentos. Outra coisa, você falou que esse dinheiro é do Fundurb, da SMUL, não é isso? É... SMUL, SMSUB, alguma coisa do gênero. A SMPED, ela agora é uma secretaria fim. Ela não é mais uma secretaria meio. Ela não poderia investir nisso?

00:21:13 - **Carlos Henrique de Campos Costa (Caíque):** Esse dinheiro do FUNDURB, quem faz a gestão desse fundo é a SMUL. Então ela faz toda arrecadação, da parte onerosa, de aplicação de multa, então ela divide...pelas secretarias. Então esse dinheiro, ele só pode ser investido em intervenção urbana. Então, a gente tenta, faz a apresentação do plano toda, mostra onde a gente vai aplicar esse dinheiro e eles aprovam ou não, onde vai ser a intervenção urbana. Sobre a SMPED o Ricardo pode explicar melhor do que eu.

00:22:11 - **Ricardo Pradas:** Ó, eu peguei uma parte já coloquei aqui. E coloquei um pouquinho do que a Sandra estava falando, tá? Botei no chat da reunião. Ah... Sim, a SMPED poderia fazer isso, mas a SMPED era muito voltada só a Rotas Acessíveis, né? Todos esses outros locais, Área Calma Centro/Sé, Área Calma República, que eu sei que também tem, Rota Escolar, já envolve outras secretarias que também acabam dando orientações e acompanhando o que a gente está fazendo, né? Ah... e quando a gente dá um tratamento, com os diversos nomes que esse tratamento tem, Sandra, eles são muito voltados, com certeza, a um polo gerador de viagens a pé que a CET identifica, né? Então, Rota Escolar Segura Pari, é porque tem uma demanda de viagens a pé para esse local que vai contemplar um número maior de pessoas. A gente já discutiu no grupo executivo a quantidade de projetos de segurança para uma cidade de 20 mil quilômetros de via, é assaz reduzida e a gente tem que focar realmente onde vai atender um número maior de usuários que façam essas viagens a pé. Então tem essa situação na Belmiro Marin, tem na Marechal Tito, tem na Teotônio Vilela, na Raimundo Pereira de Magalhães também, né? Então, às vezes não está só voltado ao transporte sobre trilho, efetivamente, mas é local onde a CET nos grifou para poder fazer a licitação, onde há esse tipo de interesse e muitas vezes voltado ao polo atrativo de viagens a pé. O jeito, a gente não consegue fugir disso nesse momento, tá? Eu continuo pegando aqui, vou acabar postando todos aqui, mas eu estou fazendo aos poucos, tá? Então, eu concordo com você Sandra, no caso das Rotas Acessíveis, eu acho que a cidade tem que perseguir, todas a vez que se fizer uma intervenção de melhoria de passeio, de melhoria de calçada, se contemplar no trecho que for colocado, no mínimo, via acessível para cadeirante e um tratamento que permita largura suficiente para todo mundo usar, inclusive outras coisas que não acessórias a mobilidade, que não a cadeira. Quem usa Muleta, não sei se esse é o nome técnico que se usa, ele já ocupa um espaço maior, o deficiente em geral, ou diversamente o

incapacitado visual, ele tem um espaço de perseguição no entorno que é maior, ou quando acompanhado com um guia. Todas essas coisas, a gente acaba levando em conta, não só a largura da cadeira, se não, você está (00:25:37 palavra incompreensível) uma parte grande das pessoas que tem alguma mobilidade a mais do espaço, e principalmente os pequenos, né? Tentar fazer mais seguras as Rotas Escolares, para gente é uma coisa que teve muita adesão, muita aderência, principalmente por parte da CET, com algumas solicitações aí da Secretaria de Educação.

00:26:03 Sandra Ramalho: É, as vezes idosos. Pessoas acompanhando, vão de braços dados, as vezes é uma largura necessária para que as pessoas passem, né? Então, tudo isso, é importante que a gente tenha esse conforto na cidade.

00:26:27 Michele Perea Cavinatto: Obrigada Sandra, Obrigada Ricardo pelo complemento. Cauê?

00:26:31 - Cauê Jannini: Oi pessoal, tudo bom? É, eu sou da Cidade a Pé. Eu tenho só umas dúvidas que eu fiquei, Ricardo e Carlos. Ah, primeiro assim... vendo, a gente tem vias, projetos de Via Segura, projetos de Rota Escolar Segura, Rota Acessível. É... talvez, talvez seja só para mim, mas esses projetos são muito, imagino que eles sejam relativamente similares no que eles contemplam. Ou não? Qual é a diferença de, por exemplo, de uma Rota Escolar Segura e Via Segura? Tudo bem, a Rota Escolar é no entorno da escola, mas as intervenções são as mesmas ou têm uma diferença substancial desse tipo de projeto?

00:27:15 - Ricardo Pradas: Eu acho que os itens, na minha visão, os itens que interessam, que são os itens de circulação, eles são muito similares. Mas eu imagino que, por exemplo, na Rota Escolar Segura, tem uma série de intervenções que eles te levam à travessia segura. Para a criança ou menor não atravessar fora da faixa ou em local inseguro, né? Ah... no caso da Rotas Acessíveis, você tem menos essa preocupação de colocar, por exemplo, floreiras, jardins de chuva ao longo do caminho e deixar a abertura somente para a área de desembarque ou a área de travessia, que você tem na Rota Escolar Segura, por exemplo. Lógico que guia de acessibilidade, ampliação de passeio nas esquinas, preservação de uma segurança e de uma mobilidade, elas continuam mantidas. Você começa a não excluir mais algumas coisas, mas você acaba tendo algum tipo de tratamento. E tem locais, eu vou postar na sequência aqui, que são pedidos que a CET fez espalhados pelas 32 subprefeituras, tá? Ah, então a gente tem listagens de levantamento, eu vou colocar só uma parcela de um outro local onde ela é um pouco mais pontual no sentido de que está discriminado cruzamento por cruzamento, vamos dizer assim, mas o tratamento ele é dado na região. Então, tem a Avenida Sapopemba, tem cinco cruzamentos mais ou menos na sequência, que pelo que eu entendi, tende a ser um dos centros de bairro. E por aí vai, tá? Então, são espalhados pela cidade toda, mas eu preciso ver se o chat aqui aceita para eu colocar dessa maneira, né? A colagem.

00:29:30 - Cauê Jannini: Bom, obrigado. É... era mais uma dúvida nesse questionamento, mas o que é um questionamento mesmo, não é... não tenho, não sei se faria, se não faria sentido ser tudo o mesmo tipo de projeto. Porque quando você, como a Sandra falou, né? Uma intervenção de acessibilidade, ela vai resolver a mãe que está chegando com carrinho de bebê também. É... no fim, os públicos precisam das mesmas coisas. Mas, enfim, é um pouco essa dúvida de qual que era a

diferença entre esses tipos de projetos. Outra coisa, outro assunto, que é que vocês comentaram um pouco, mas eu queria escutar, é, de uma forma um pouco mais concreta se vocês sabem. Dado que a gente tem dez contemplados no Plano de Metas que foram... que é muito pouco para uma cidade como São Paulo, né? A gente tem quatro anos, não tem nenhum por subprefeitura. Quais são as formas que a gente consegue, dado esse cenário agora com o Plano de Metas finalizado, financiar projetos desses? Agora vocês comentaram, o Fundurb é um caminho. É aquele Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito, imagino que seja outro, que é o das multas, FMDT. Emendas parlamentares, né? Se não me engano você comentou isso, se parlamentares existirem. O que mais que existe de possibilidade? Porque assim, como a gente na Cidade a Pé, dado esse cenário que foi o Plano de Metas com dez projetos, a gente vai tentar viabilizar o máximo, mais do que isso. Tentar ajudar a viabilizar mais do que isso. Então seria legal entender quais os caminhos.

00:30:55 Carlos Henrique de Campos Costa (Caíque): Bom, Cauê, basicamente você listou todos. O FMDT ele se preocupa mais com ações de educação no trânsito e sinalização. O FMDT em si ele não prevê a realização de obras, mas uma forma bastante importante de ações ligadas mais ao bairro, são as questões do orçamento cidadão. No orçamento cidadão, a Prefeitura consegue destinar algumas centenas de milhões de reais, se não me engano 5% da receita do município prevista. Eles conseguem dividir em 32 subprefeituras, destinando 10 milhões para cada. É um canal importante de exigência da ações do executivo o orçamento cidadão. Outras são através de vereadores, repasse de emenda parlamentar para financiamento desses projetos.

00:32:11 - Cauê Jannini: Seria emenda diretamente para SMT.

00:32:14 - Carlos Henrique de Campos Costa (Caíque): Isso, isso, de vereador para a Secretaria, para esses projetos. Mas assim, eu acho bem importante a participação no orçamento cidadão, esse tem se tornado um meio mais eficaz para ações regionalizadas.

00:32:30 - Cauê Jannini: Foi interessante ver o custo dos projetos né. Que vocês estão estimando né, 12 milhões e pouco, que é caro, de fato é caro. E que área que eles tem mais ou menos? Acho que na foto vocês mostraram um pedaço né de cada projeto.

00:32:43 – Ricardo Pradas: Deixa eu completar um pouco, Cauê. Porque é o seguinte, o que o Caíque colocou na estimativa é o que tinha reservado. Essa é uma licitação em aberto e a gente não pode entrar no quesito custo para não haver impugnação de licitação, porque o preço que a gente adotou no edital que está em desenvolvimento, seja publicizado antes da abertura da publicidade legal dele. Então, o que o Caíque mostrou é uma divisão de valores que ela está voltada a uma composição de preços para conseguir executar essas Rotas Acessíveis. Esmiuçar a quantidade e toda a coisa, ia acabar dar uma problema ai, que atrasaria o processo, impugnaria ai o processo que a gente já levou até agora. Se a gente começar a falar em valores e área. Então, eu me comprometo, quando a gente puder, a gente traz esse assunto de novo e coloca. Mas assim, em geral a maior delas, que foi mostrada aquela da Vila Mariana, ela é mais longa e não realmente a mais cara, talvez, porque ela tem menos obra civil e menos rebaixamento que outras situações. A do Ipiranga também é muito extensa e a Marechal menos um pouquinho, mas ela envolve uma proximidade grande ai de colocação juto ao

terminal Barra Funda que é um local com tráfego bem intenso que a gente precisar dar uma atenção. E por aí vai. Mas no momento que for possível, a gente traz isso aí, você questiona por lá e a gente manda para você sem problema nenhum. Eu só queria preservar isso, porque neste momento isso não é publicável desta maneira, se não o cara pega aqui e começa a se adiantar e montar preço sem dar o desconto que ele poderia dar se a gente mantiver o sigilo e o nosso interesse é que ele dê o máximo de desconto possível. Dentro dos parâmetros de qualidade que a gente colocou no termo de referência. Já coloquei mais coisas aí. Eu acho que agora eu coloquei quase tudo já, Sandra. Vê no Sapopemba, no segundo lote aí, se os cruzamentos são perto de sua casa ou não. (risos).

00:35:34 - Michele Perea Cavinatto: Obrigada Ricardo. Mauro?

00:35:39 - Mauro Calliari: Oi, gente. Bom dia. É... Caíque, obrigado pela apresentação, aí, Ricardo, pelas complementações. Eu acho que, juntando até o que a Sandra e o Cauê falaram, a gente pode dizer que a gente teve uma derrota fragorosa, né, no quesito andar a pé em São Paulo, né? É, as metas são modestas e ainda são menores do que o que a gente já estava propondo, né? E sempre, e lembrando que o processo participativo... e o Cauê fez um belo levantamento aí, de os projetos, acho que dez projetos mais votados, né, pela população, apenas um foi incorporado na lista final. Então é muito... acho que é legal a gente pensar que, assim, isso tem alguma... quer dizer alguma coisa, né? E eu acho que, infelizmente, está querendo dizer assim: "Olha, tudo bem, né? Vamos continuar do jeito que está que está bom." Então, o que eu queria propor é que a gente pensasse, pelo menos, o que que a gente pode fazer a partir de agora, né? Primeiro, Michele, acho que a gente devia pautar aqueles cinco projetos que fazem parte dos dez que não são é... de responsabilidade da SMT, da SMSUB, né? Para a gente ver quais são. E eu não... eu confesso que eu também acho que a gente tem nomes demais para as coisas. E eu acho que também, gente, que a gente quando tem assistido aqui no CMTT e na Câmara Temática, esses projetos que o Cauê até falou: "Ah, às vezes se parecem". Eles realmente se parecem. E isso mostra como a gente perdeu a chance de botar... pegar, escolher um – e a gente sempre fala disso, da escalabilidade, né? – é... e mandar fazer esse negócio funcionar, né? A gente abriu, ampliou, tem oito, dez tipos de projetos diferentes que são a mesma coisa, né? Porque estão melhorando a caminhabilidade. Mas, é... cada um tem sua verba, cada um é um teste, cada um ficou numa escala. Infelizmente, eu acho que é impressionante, assim, a gente perdeu uma chance de ter o projeto vencedor. *Acho* que, pela fala do Ricardo, deveria ser as Áreas Calmas, né? Porque de fato são aqueles que fazem a diferença numa grande área, né? É... você pega aí a Lapa, eu acho que... pelo menos ali tem uma chance de você falar: "Tô melhorando a cidade". Para mim, é esse que a gente deveria estar buscando agora e, até em emenda parlamentar, Cauê, tentar ver se a gente consegue é... trabalhar. Eu sei que são projetos maiores, mas eles... eles fazem a diferença e os outros não fazem, né? E eu fiz uma conta aqui agora, é... não sei se, Ricardo, talvez você possa conferir para mim. É... um milhão de metros... a Meta 51 é um milhão de metros quadrados é... de calçada, né? Se a gente pensar que cada calçada tem em média dois metros e dois lados da rua tem, né, se você divide por dois, dá 250 quilômetros de calçada, né? 250 quilômetros numa malha viária de 30 mil, quer dizer, são 60 mil quilômetros de calçada, salvo engano aqui, dá 0,4 alguma coisa por cento. Quer dizer, nós estamos falando de uma... de uma meta, não é que ela é modesta. Ela é, ela é realmente assim... ínfima, né? Nós estamos falando de menos de 1%. Queria só confirmar esse valor, Ricardo, não sei se você tem esse número de cabeça ou pode confirmar, porque me parece tão... tão pequenininho, né? E

esses números são realmente, assim... apesar de ser por cruzamento, 2 milhões, ser razoável, né? Quando você pensa no total, cinco, ele é... cinco casas depois da vírgula, né? Então eu... eu não sei, eu... eu estou querendo ver com vocês aqui agora o que a gente pode fazer para, primeiro, que esses projetos saiam logo, para a gente poder falar: "Bom, legal, tem aí". Eu acho até que, especificamente em relação a esses cinco projetos, eu tenho uma dúvida aí, que talvez a gente pudesse terminar com isso, que é: como é que a gente garante que esses cinco projetos sejam *tão* bons, que eles façam a diferença para poder falar: "Bom, agora tem uma vitrine". Vamos imaginar que todo mundo ama... parece que na Prefeitura o pessoal ama a Faixa Azul [de motos], né? Qual que é a "Faixa Azul" da calçada, né? Qual é aquela que você fala assim: "Nossa, reduzimos acidentes, não tem mais atropelamento nenhum, as pessoas estão gostando, as calçadas foram expandidas"? Quais desses cinco aí vocês acham que podem ser vitrine, para a gente poder acelerá-los, né, e poder pegá-los como vitrine para depois falar: "Está vendo? Aqui tinha tantos acidentes, agora não tem nenhum". E até nem sei agora, pensando bem, se vocês escolheram esses pontos em cima de acidentes ou não. Falei um monte de coisa, Ricardo, mas eu acho que era mais um comentário seu em cima disso tudo, assim. Entendi que você está jogando do lado... no time dos que querem calçadas melhores, mas, assim como você, nós também estamos decepcionados, né? O que que a gente faz em cima disso?

00:40:16 - Ricardo Pradas: Obrigado, Mauro. É... eu, eu... aí é muito pessoal, né? Cada um vai ter um foco. Eu acho que o Área Calma, ele leva os veículos a andarem mais devagar, né? Ah... mas... eu, eu iria por esses que são mais periféricos, porque a educação formal de trânsito das pessoas, ela é pior. As pessoas se descuidam mais pelas suas diversas preocupações, é... quanto mais distante da... do centro expandido. Isso é uma retórica. Tanto que se você for ver a listagem que eu coloquei ah... no site, fora as Rotas Acessíveis que têm institutos dentro do mini anel, eu falei em Cidade Tiradentes, Avenida dos Metalúrgicos, Brasilândia, Morumbi... longe, né? Lá, lá... lá em cima, perto de Super Quadra. É... Sapopemba... que mais? Deixa eu pegar umas outras aqui. Roland Garros, Rua Oriente, que tem um fluxo muito grande de pedestre, né? Celso Garcia, que também tem fluxo muito grande de pedestre. Rota Escolar em Itaquera, Rota Escolar em São Rafael. São distritos com necessidade. Belmiro Marin, Marechal Tito. Então, ah... me chama muito a atenção Rota Escolar. Porque aprende de criança a ver um tratamento que a cidade deveria ter de longo prazo. E de locais com essa... com essa acessibilidade. Quem dera fosse todo construído nessa concepção, né? Às vezes a moradia, o desenvolvimento de gente construindo chega antes do próprio arruamento, e a gente sabe como essas coisas funcionam. Aí você precisa ir atrás colocando transporte, saneamento básico e o tratamento de... de circulação, né? É... então eu acho importante, eu acredito, e o Luiz Rebelo levantou a mão, eu vou querer que ele complemente, porque ele é o dono das calçadas na CET agora, tá? Acho que é bom ele se apresentar. E eu sei que eles têm mais um monte de locais que eles já me indicaram que eles queriam pôr neste Plano de Metas como projeto para a gente executar depois desses que já têm projeto, né? Ah... mas eu acredito que seja por aí. E volto a dizer, eu acho que sim, embora é... nessas... nessa porcentagem que... que você calculou, não deve ser muito longe disso, 1 milhão de metros quadrados de calçada revitalizada ou... ou rearranjada, ou atendida na acessibilidade... perto do que a gente tem é tudo muito superlativo em São Paulo, né? E o número um milhão, ele chega com muita força. É... então, se a gente pudesse juntar essas requalificações nos locais onde tem demanda já aferida pelo órgão de trânsito, tanto melhor para a gente. Quer incluir alguma coisa, Luiz? Bom dia.

00:43:50 - Luiz Rebelo: Na verdade, é... chegando agora... vocês estão me escutando, né?

00:43:53 – Cauê Jannini: Está bem baixinho, Luiz.

00:43:55 - Michele Perea Cavinato: Não, mas estamos. Pode, pode seguir. Se apresenta, Luiz.

00:44:00 - Luiz Rebelo: Então, meu nome é Luiz Rebelo. Estou na CET há 35 anos. Na verdade, essa área da... da Gerência de Operações na Zona Azul...

00:44:10 - Michele Perea Cavinato: Agora está dando uma entrecortada.

00:44:17- Ricardo Pradas: Está dando cortada. É, tira a... tira a imagem, talvez fique melhor, Luiz. Vai falando aí. Vamos ver.

00:44:29 - Luiz Rebelo: E agora, é... nessa nova gestão, agora. Essa área é um desafio para mim, eu gosto bastante dessa área em relação a... pedestres, né? Então, complementando algumas informações que foram faladas aí, algumas pessoas falaram... Na verdade, todos os... os... os planos que foram mencionados, eles levam em consideração os acidentes, principalmente atropelamentos, né? Então, é... e... e os conceitos entre... entre uma... e entre a Área Calma, é... Rota Acessível e Rota Escolar, é... eles têm uns focos um pouco diferentes em relação um plano em relação ao outro, né? Embora a... as intervenções são bem parecidas, né? Em relação a avanço de calçada, é... melhoria... melhoria de calçadas, é... acessibilidade em relação a piso tátil, e tal. Então, eu vou tentar explicar um pouquinho em relação o que... cada plano o que que significa. As Áreas Calmas levam em consideração uma área maior, em centros... centros comerciais que têm a ver com a questão de mobilidade das pessoas para... entre os terminais de... de ônibus, metrô e também essa área comercial. A... as Rotas Escolares levam em consideração o trajeto feito pelos alunos a pé, né? É... sendo levados ou... ou... ou sozinhos, entre a casa e a escola e casa novamente, né? Também sempre levando em consideração a questão de acidentes e melhoria nesse trajeto. E a questão das Rotas Acessíveis, elas levam em consideração principalmente os idosos e deficientes e também os cegos, né? Que são implantadas botoeiras sonoras para esse fim também, nessas Rotas Acessíveis. Então, é mais ou menos isso que eu queria falar em relação a essas três atividades aí. Luiz, falou também que a gente tem vários outros projetos sendo realizados, sendo feitos projetos funcionais e também de... sendo... sendo incluídos nesses outros projetos que o Ricardo já mencionou aí. Se vocês quiserem saber, eu posso mandar para vocês depois, pro Ricardo, né, e para a Michele, quais são os projetos e depois a gente pode... passar para o grupo como um todo, né? Acho que seria isso, Ricardo.

00:46:58 - Mauro Calliari: Luiz, você poderia... você poderia dizer o seu cargo? Porque o Ricardo acho que te apresentou como "o dono das calçadas".

00:47:01 - Luiz Rebelo: Ah, eu sou... eu sou engenheiro civil. Eu sou engenheiro civil, é... de formação, né? Estou na CET há 35 anos.

00:47:06 - Mauro Calliari: E você está cuidando agora das calçadas, é isso? Nós... então nós... nós amamos você, Luiz.

00:47:11 - Luiz Rebelo: Não, na verdade o meu departamento... Não, na verdade o meu departamento é de Mobilidade a Pé, né? É Estudos e Planejamento de Mobilidade a Pé, né? A... a nossa área é Gerência de... de Segurança de Trânsito, né? Então o nosso foco é na pessoa... na pessoa que transita a pé pela cidade.

00:47:32 - Ricardo Pradas: Ele... era a Telma Micheletto antes...

00:47:34 - Michele Perea Cavinato: Eu ia falar isso. Ele entrou no lugar da Telma.

00:47:34 - Ricardo Pradas: Era a Telma Micheletto antes, e aí ela passou para outra... para outra unidade orgânica e aí o Luiz Rebelo herdou, depois de muito tempo na Zona Azul, herdou ...

00:47:50 - Luiz Rebelo: Muito prazer, viu?

00:47:51 - Ricardo Pradas: Eu acredito que sim, é bem melhor aí, viu?

00:47:52- Luiz Rebelo: É, na... mesmo na Zona Sul a gente cuidava de vagas para deficiente físico e idoso, né? Então é uma área que me interessa bastante, né?

00:47:56 - Mauro Calliari: Que ótimo, que ótimo. A gente vai... a gente vai grudar em você, viu, Luiz Rebelo?

00:48:02 - Luiz Rebelo: É, só tem que ter paciência porque na verdade eu estou chegando agora e tenho pouco conhecimento ainda a respeito disso, mas eu estou querendo aprender.

00:48:09 - Mauro Calliari: Ótimo.

00:48:10 - Michele Perea Cavinato: Luiz, mas participe conosco de todas as reuniões de mobilidade a pé aí.

00:48:16 - Luiz Rebelo: Sem dúvida. É só chamar.

00:48:18 - Michele Perea Cavinato: Cauê.

00:48:19 - Cauê Jannini: Ô Luiz, deixa eu aproveitar que você está aí, que eu vou fazer uma pergunta que acho que vai ser ótima para você. Prazer. É... eu sou Cauê, da Cidade a Pé. É... a gente tem tentado entender na Cidade a Pé, tem feito um esforço bastante grande para entender a lógica de funcionamento dos semáforos adaptativos novos que a CET tem instalado. A minha dúvida é se esses projetos, é, de... para mobilidade a pé, Rotas Acessíveis, Rotas Escolares, todos esses projetos, se eles incluem, é... mudança de tempo de travessia para pedestre, ou se isso não entra nesses projetos?

00:48:50 - Luiz Rebelo: Sim, a gente solicita à área responsável, né, que é a área operacional, para que se faça adequações no semáforo para pedestre. Inclusive a gente entende também que tem muitos locais que estão com pouco tempo para travessia, né?

00:49:04 - Cauê Jannini: Então... Esses adaptativos é o... é um tempo mínimo, né? Você bota o tempo mínimo e é isso. Porque eles estão se adaptando só aos carros, né? Eles não se adaptam aos pedestres.

00:49:13 - Luiz Rebelo: É, não, não... Não, na verdade, o semáforo ele funciona basicamente com os tempos semafóricos para os veículos, né? Na... no eixo principal e na transversal. E há um tempo específico para o pedestre, que é o terceiro estágio, né? E... e aí, na verdade, tem muitos locais que eles colocam o tempo do estágio de pedestre fixo, né? Ou seja, em todo ciclo ocorre o tempo do pedestre sem ter que ele apertar a botoeira, né? E tem alguns locais que eles colocam com demanda, né? Então assim, é... a gente quando percebe que tem um problema na travessia, a gente acaba solicitando ao departamento que aumente o tempo e melhore a questão da segurança, né?

00:49:54 - Cauê Jannini: E isso vale também para os semáforos inteligentes, que são esses novos que se adaptam automático para os carros?

00:49:59 - Luiz Rebelo: Sim, sim. Os semáforos inteligentes, basicamente eles funcionam... a inteligência deles é em relação a... aos laços detetores para os veículos, né? E para as demandas de botoeira para pedestres, né? Então assim, na verdade, a gente sempre solicita que seja feita uma melhoria para o pedestre, né? Então... eles funcionam dessa forma. Então, há possibilidade de fixar tempos maiores para pedestre mesmo no semáforo inteligente.

00:50:25 - Cauê Jannini: Tá bom, obrigado. E uma outra dúvida bem rápida. Tem um projeto da SM... da Secretaria de Urbanismo que chama Territórios Educadores. Isso é outra coisa, não tem nada a ver com o que a gente falou até agora?

00:50:34 - Luiz Rebelo: Sim. Não, mas a gente está tratando também de Territórios Educadores. Agora tem da Tiradentes, né? Que é o que nós estamos tratando agora também. Então a gente também analisa esses projetos.

00:50:47 - Cauê Jannini: Que também são relativamente parecidos, né? Tem acalmamento de tráfego, é... o mesmo... mesmo tipo de intervenção.

00:50:53 - Luiz Rebelo: É que o foco na verdade, é o escolar, por exemplo, o foco é no aluno, né? Então, teve uma implantação de uma área que foi implantado da Rota Escolar, que teve na hora da implantação, a CET participou, os operadores. Teve um desenho, tem uma pintura provisória para os alunos interagirem com o espaço. Então assim, o foco de cada plano, ele tem um foco específico para aquela... para aquela atividade. Escolar para escola e... e assim vai, né?

00:51:23 - Cauê Jannini: Perfeito. Obrigado.

00:51:25 - Luiz Rebelo: Nada.

00:51:27 - Michele Perea Cavinato: É, mas o Territórios Educadores, ele é coordenado pela SMUL mesmo.

00:51:30- Luiz Rebelo: É. A gente só analisa o projeto, né?

00:51:35 - Michele Perea Cavinato: Só... sim, sim. E o Luiz trabalhou muitos anos com semáforo. Então a pergunta foi boa para ele, sim. Senhores, querem complementar alguma coisa? Fazer mais algum questionamento? Foram atendidas a pauta, né?

00:51:56 - Mauro Calliari: Michele, acho que a gente tem que é... planejar então a... o follow-up dessa nossa conversa de hoje. Aqueles projetos, né, os... os da SMSUB. E o que o Caíque e o Ricardo falaram é que tem esses projetos que não estão no Plano de Metas, que eu acho que a gente tem que continuar pautando porque de um jeito ou de outro eles vão ter que sair, né? Assim, mesmo que não estejam. Entendi que alguns deles, se a gente empurrar, eles vão. Então, é... legal, a gente poderia começar aí seguindo a sugestão do Ricardo, é... esses de Rotas Escolares, né? Para a gente poder ver como é que está indo, ver o que que a gente pode fazer para ajudar a escolher áreas e pensar o que dá para fazer para esse projeto, né? Onde... principalmente correlacionando isso que... que o Luiz Rebelo acabou de falar, que esses pontos teoricamente são escolhidos em função de acidentes, né? Então, como é que é... o antes e o depois aí, talvez se tornem até mais importantes. Então vale a pena a gente já ter esses dois... esses dois temas na mão.

00:52:54 - Michele Perea Cavinato: Mauro, a essência da reunião hoje foi essa. É mostrar que, embora não esteja no Programa de Metas, os projetos estão caminhando. Projeto executivo, licitação. É, não de forma negativa, positiva. De... de que eles vão andar independentemente de não estarem no Programa de Metas. De estarem ou não.

00:53:10 - Mauro Calliari: Perfeito. Então com as reuniões vindo aí, a gente já vai pautando, né? Vamos... vamos... vamos fazer com que eles não... não sucumbam aí a outras, assim, a túneis que vão acabar sepultando as nossas calçadas. Tá bom, tá ótimo.

00:53:22 - Michele Perea Cavinato: Gilberto.

00:53:28 - Gilberto de Carvalho: É... eu queria só colocar uma observação, numa olhada rápida que eu dei na relação dos projetos existentes, eu sinto sempre um pouco de falta em relação a hospitais não serem tratados como pontos importantes. Bom, eu acompanhei com vocês aí, junto com a Rose, quando a Rose ainda estava, por exemplo, o entorno todo do HC, que todo mundo conhece a condição dele. Eu não consegui localizar ele em todos os endereços que eu olhei rapidamente aqui. Então, só para deixar essa observação.

00:54:21 - Michele Perea Cavinato: Não, hospitais fazem parte sim. Hospitais, terminais de ônibus.

00:54:24 - Gilberto de Carvalho: É, eu estou vendo mais numa região que de certa maneira até já é um pouco mais bem cuidada, que é ali na região da Faculdade de Medicina, tem a ACD, tem mais ali na Vila Mariana, por exemplo. Agora, em... em relação ao Hospital das Clínicas, por exemplo, que eu acho que nenhum hospital chega a movimentar tantas pessoas como ele, eu não vi nada. A mesma rua... Não vi nenhuma das ruas. Quer dizer, ali, aquela região é um terror para... para se movimentar a pé, né?

00:55:13 - Cauê Jannini: Ô Gilberto, só uma observação. Eu e a Rose a gente fez um questionamento nesse projeto Clínicas. Eu mandei até um link aí. Um link da SP urbanismo falando que o projeto existe. Ai fiz o questionamento e eles falaram que está, faz alguns meses já. Eles falaram que se não me engano que estava sendo feito internamente, que seria apresentado nos conselhos e comissões. Acho que poderia ser uma pauta interessante para pedir para SPUrbanismo apresentar esse projeto, porque está rolando. E é um projeto que poderia ser voltado totalmente para o pedestre.

00:55:48 - Michele Perea Cavinatto: Então é isso, está com a SMUL?

00:55:51 - Cauê Jannini: Eu acho que com a SPUrbanismo...

00:55:53 - Michele Perea Cavinatto: Com a SP..ta... ta...

00:55:58 - Cauê Jannini: Precisa mapear esses projetos, que é um negócio interessante, que aí você identifica cada Secretaria com seus projetos, que as vezes são um pouco convergentes.

00:56:15 - Michele Perea Cavinatto: Mais um encaminhamento aqui anotado. Próxima reunião a gente consegue trazer pelo menos uma resposta. Senhores, eu acho que é isso. Se não houver mais nenhuma colocação. Reunião encerrada. Parabéns para Rose, porque é o aniversário dela. Muito obrigada a todos!

Todos se despedem...