

CÂMARA TEMÁTICA DE MOBILIDADE A PÉ

Data: 10/06/2026

Horário: 10h00 às 12h00

Pauta

1. Plano de ações para redução de sinistros envolvendo pedestres – CET

Em continuidade à apresentação realizada anteriormente pelo Marcelo Espel sobre os 30 pontos críticos mapeados na cidade, a Superintendência de Planejamento e Projetos da CET propõe apresentar o plano de ações voltado à redução de sinistros nesses locais.

Entre as iniciativas previstas estão a análise dos pontos de concentração de sinistros por quilômetro e o desenvolvimento de projetos funcionais específicos para cada um deles. Trata-se também da primeira ação do recém-criado **GT Pedestre**, o que representa uma boa oportunidade para que o grupo conheça sua proposta e objetivos.

00:00:03 Michele Perea Cavinato: Foi à noite, um ataque cardíaco fulminante e acho que não sei se todos estão sabendo, mas a prefeitura está bastante sensibilizada, pegou todo mundo de surpresa aqui.

00:00:15 Mauro Calliari: Nossa, Michele.

00:00:19 Michele Perea Cavinato: O Dawton saiu do gabinete dele às 18h30 ontem. É, teve reunião com uma judiação.

00:00:29 Meli Malatesta: Eu li hoje de manhã, acho que no jornal do ônibus, já estava divulgando.

00:00:36 Michele Perea Cavinato: Foi, Meli, foi isso mesmo. Pegou todo mundo de surpresa aqui, talvez até por isso Dalton não tenha entrado ainda, não sei se ele foi ao velório, mas enfim, só queria deixar registrado essa grande perda que nós tivemos.

00:00:45 Sandra Ramalhoso: Eu acho que difícil ser o velório hoje.

00:00:52 Michele Perea Cavinato: Vai ser hoje. Vai ser tudo hoje, Sam.

00:00:53 Sandra Ramalhoso: Vai ser hoje? Por que ele morreu em casa?

00:00:57 Michele Perea Cavinato: Não sei te falar. Jogando basquete.

00:01:01 Meli Malatesta: É, então, é como se tivesse morrido em casa. É, gente, área de mobilidade é fogo, estressa qualquer um. Trabalhar com isso não é fácil, não. Ainda mais quem ocupou um cargo de responsabilidade como ele. Vocês imaginem quanto abacaxi, quanto saco que esse cara teve que engolir, quanto estresse que ele passou. Não é fácil mesmo.

00:01:37 Michele Perea Cavinato: Mas enfim, estão seguindo aqui. Lu, compartilha.

00:01:43 Luiz Rebelo: Bom dia a todos. Eu sou a Luísa, trabalho com Luiz Rabelo aqui no Departamento de Estudos e Simulação de Trabalho, na gerência de planejamento. A encomenda foi para a gente apresentar que a gente está desenvolvendo o plano de ações no grupo de pedestres.

00:02:07 Michele Perea Cavinato: Lu, fala uma coisa. Eu acredito que o Dawton vai entrar. Você quer falar alguma coisa sobre o GT Pedestres? Dá uma introdução, porque era uma das propostas também da pauta. O Dawton falou muito que ele criou três áreas, GT Pedestres, motos e bicicleta. Quer falar um pouquinho do GT Pedestres?

00:02:22 Luiz Rebelo: Eu posso falar. Na verdade, esse grupo foi criado pelo Dawton, como ele disse lá no começo. E a nossa área é envolvida com pedestres, basicamente. Esse grupo foi criado para tratarmos desses assuntos relacionados à fatalidade de pedestres na cidade de São Paulo. Quando esse grupo foi criado, eu fiquei sendo o coordenador. Aí eu chamei algumas pessoas para participarem comigo, entre elas a Luísa, o pessoal do planejamento também, que é a Rosana, e o Marcelo Espel. O Marcelo já estava fazendo esse trabalho de concentração de acidentes, que ele até apresentou há algum tempo para nós aqui. Ele até fez uma nota técnica a respeito desse assunto. Esse trabalho iniciou com isso, conforme definido com o Dawton, ou seja, seriam criados 246 pontos de concentração de acidentes na cidade de São Paulo para que pudéssemos avaliá-los quanto à necessidade de intervenções. Atualmente, estamos com 65 pontos, e a Luísa vai falar um pouquinho sobre isso também. Há outros trabalhos que estamos desenvolvendo junto com o Núcleo, também por solicitação do Dawton. Um deles tem relação com a criação de uma área por subprefeitura, que é uma tarefa que ele passou para nós. Estamos fazendo um planejamento, e depois a Luísa vai explicar um pouquinho como estamos tratando esse assunto também. Mas, basicamente, é isso. Esse grupo ainda está em andamento. Na verdade, estamos fazendo como um piloto para determinar de que maneira vamos tratar todos os outros pontos da mesma forma, para podermos analisar os acidentes e a necessidade de intervenção em cada ponto. Estamos criando um procedimento e, para nós, isso aqui é como se fosse um piloto para tratarmos os outros pontos que

virão logo em seguida. Acho que é basicamente isso, esse grupo, o IPDES, basicamente.

00:04:51 Michele Perea Cavinato: Oi, Mauro. Você levantou a mão?

00:04:53 Mauro Calliari: Levantei porque é sensacional essa notícia, Luísa. Acho que é bem importante isso que estamos fazendo aqui. É o resultado de várias conversas que já tivemos, imagino, principalmente com o Dawton, de estar há anos aqui na Câmara Temática. Eu só queria confirmar duas coisas. Primeiro, o nome completo das quatro pessoas que estão no grupo de trabalho. E, segundo, você falou que vocês vão avaliar 246 pontos, mas o piloto é de quantos?

00:05:19 Luiz Rebelo: Chegaram 30 pontos para nós inicialmente, depois chegaram mais 15. Então, nós estamos com 65 pontos atualmente. Esses pontos, nós até colocamos uma cronologia para atendê-los. Então, para analisar e propor medidas e projetos, estipulamos mais ou menos seis dias para tratar cada ponto. E nós estamos tentando aferir se realmente esse prazo está sendo suficiente. Temos algumas dificuldades e vamos comentar, na apresentação, as dificuldades que temos em relação a algumas questões. Mas, assim, a ideia é tratar esses 246 pontos, embora isso não signifique que será neste ano. Estamos tratando esses pontos e achamos que talvez consigamos atender entre 50 e 60 pontos por ano, porque não temos apenas esta atividade também. Eu já comentei outra atividade agora mesmo, sobre as áreas calmas, fora as outras que aparecem para tratarmos no dia a dia. Então, de qualquer forma, estamos tratando esse assunto e esperamos que, ao final deste mês, tenhamos uma solução de como encaminhar todos esses 246 pontos para poder dar um retorno para vocês.

00:06:34 Mauro Calliari: Excelente. Você pode confirmar, então. É você, a Luísa...

00:06:36 Luiz Rebelo: A Luísa, o Marcelo Espel e a Rosana. Eu não tenho o nome inteiro agora.

00:06:41 Mauro Calliari: Só para a gente saber, porque vocês são nossos agora dessa Câmara Temática, vocês são os nossos representantes na CET. A gente precisa torcer e ouvir muito vocês depois.

00:06:48 Luiz Rebelo: Tem 11 pessoas e tem muito mais gente envolvida nesse trabalho. As pessoas que estão coordenando isso são essas pessoas que eu te falei agora. Depois eu passo para a Michele o nome das pessoas completas.

00:07:04 Dawton Roberto Batista Gaia: Só antes de a Meli falar, Meli, só rapidinho. Só um complemento mesmo do Luís. A gente está muito feliz, porque você vê que o trabalho que estamos nos propondo a fazer está andando, e até que rápido, para conseguirmos chegar ao cronograma. Quer dizer, é uma experiência que estamos fazendo aqui com relação a essa proposta do Núcleo. E o Núcleo está bastante empenhado com relação a isso. Foi o que o Luís falou, não é só esse trabalho. Esse trabalho é um dos mais importantes, com certeza. O PDS é o PDS, ele é o rei. Mas existem outros trabalhos, e acho importante falar isso. Todos eles são voltados para o PDS. São propostas de segurança voltadas para a mobilidade ativa de um modo geral. Essa é a tônica do assunto. É sobre isso que estamos debruçados, tentando fazer com que, sempre que surgir algum problema específico nesse sentido, possamos colocá-lo nas mãos dessa equipe. Desculpa, Meli, pode falar.

00:08:11 Luiz Rebelo: Então, é melhor eu começar a fazer a apresentação? Posso?

00:08:15 Dawton Roberto Batista Gaia: Acho que a Meli levantou a mão, deixa ela só...

00:08:20 Meli Malatesta: Eu fico também muito feliz com a criação ou reativação de uma área que pense nas pessoas que andam a pé. Claro, estou ansiosa para conhecer tudo o que essa área vai fazer, mas expresso essa minha ansiedade para que ela não seja conduzida a partir do foco da segurança retroativa. Então, é assim: onde o PDS já está ruim, vai-se lá e corrige-se, ficando apenas correndo atrás dos problemas já existentes. Espero que seja um trabalho de planejamento, um trabalho proativo, para que não existam futuras áreas onde o PDS possa se envolver. Na competência da Luísa, acredito plenamente. Quando conheci o Luís, ele trabalhava com a Zona Azul, na área operacional também. Claro, saí da empresa faz tempo e, nesse intervalo, com certeza, essas pessoas devem ter se especializado no assunto. Mas a Lu, de quem inclusive fui coordenadora, depois acompanhou um trabalho relativo ao conceito de mobilidade a pé. Ela até publicou um material, a Rede da Mobilidade a Pé, que propõe pensar a mobilidade a pé como uma rede estruturada de transporte, o que amplia muito a visão, em vez de ficar apenas nesse foco de segurança e correndo atrás de resolver problemas pontuais. Não que esses problemas não sejam importantes, mas o trabalho de PDS tem que envolver esse foco de planejamento e precisa ser proativo, para darmos à mobilidade a pé a mesma prioridade e a mesma forma de tratamento que são dadas aos outros tipos de mobilidade. É isso, obrigado.

00:10:35 Dawton Roberto Batista Gaia: É importante, Meli, que a gente possa contar com a sua experiência também em todos esses trabalhos. Eu sei que a gente pode contar e a gente vai estar sempre juntos. Porque a ideia não é só o resgate. Não é só

o resgate. A ideia é a que você falou. Não adianta as baratinhas mais. A gente tem que andar um pouquinho mais para frente. Tem que prevenir, tem que fazer...

00:10:56 Meli Malatesta: Tem que ampliar o foco. Dawton, eu confio na Lu. Ela tem todo esse conhecimento, porque ela acompanhou esse trabalho que a gente fez na NTP. Então, ela sabe desse conceito de rede, que é fundamental. Senão, a gente vai ficar limitado a resolver local onde tem atropelamento. Obrigada.

00:11:24 Michele Perea Cavinato: Lu, que pesa, hein? Receber um elogio desse currículo. Põe no currículo, Luís. Bacana.

00:11:27 Luiz Rebelo: Vou fazer uma pequena apresentação, porque já fica tudo no mesmo contexto. Tenho 35 anos de empresa. Meu nome é Luís Rebelo. Trabalhei na área operacional, como a Meli disse, até 2004. Depois fui para a Zona Azul, que também envolvia uma área operacional. Além de tudo, a gente cuidava do calçadão. Também, na Zona Azul, tratávamos dos assuntos de estacionamento de uso coletivo, das vagas para pessoas com deficiência e idosos. Depois fui para outra área operacional, que era a de transportes especiais. E agora estou aqui na área de pedestre. Então, da minha parte, o conhecimento realmente é um pouco mais limitado em relação ao da Luísa. Mas o que eu posso dizer é que tenho muita boa vontade em relação a essa atividade de pedestre, que é uma coisa que me interessa bastante. A ideia é tentar fomentar e agilizar as questões relacionadas a esse assunto, que é a minha tarefa neste momento, e aprender com todo mundo, inclusive aqui com vocês. Eu estou na CET há 30 anos. Tive a oportunidade e o privilégio de, logo que cheguei, trabalhar na equipe da Meli e da Rose. Então, tudo o que aprendi na minha vida, sob o ponto de vista do pedestre, devo a elas duas, com certeza. Depois, o tema da mobilidade ativa, que era o não motorizado, foi se desenvolvendo e chegamos onde estamos hoje. É isso. O meu desejo é contribuir bastante com esse assunto enquanto eu estiver trabalhando na CET. Posso começar a apresentar, Lu?

00:13:30 Michele Perea Cavinato: Faça isso. O que eu ia pedir, e acho que até comentei com o Dawton, foi justamente sobre a lista dos 30 pontos que o Marcelo apresentou. O Dawton falou: "Não, espere o projeto completo". Mas a organização Cidade a Pé nos pediu essa lista. Então, não sei se ela está contida na apresentação. Se não estiver, você pode nos passar?

00:13:54 Dawton Roberto Batista Gaia: Na verdade, já são 70 pontos. Nós vamos começar com esses 30 pontos e vamos desenvolvendo, é isso.

00:14:06 Luiz Rebelo: Bom, o que eu vou apresentar é o trabalho que estamos fazendo voltado à segurança viária, que é o plano de ações do Grupo de Pedestres.

Pode passar. Vou fazer um pequeno retrospecto do que já fizemos ao longo da primeira década em prol da segurança viária. Começamos com a redução das velocidades, que é um dos aspectos mais importantes que conseguimos implementar. Tivemos ações de rota escolar segura, áreas calmas, antigas áreas 30 e áreas 40, Território Educador com apoio ao urbanismo, ruas completas, rotas acessíveis, urbanismo tático, vias seguras, o mapeamento da rede de mobilidade a pé e trabalhos relacionados à simulação de tráfego, macro e microsimulação. Por exemplo, o projeto executado no entorno do Itaquerã para a Copa do Mundo. Agora, na segunda década, temos a continuidade de todos esses trabalhos, porque, na verdade, o trabalho voltado à segurança viária tem que ser sistêmico e contínuo, envolvendo sempre a implementação de um conjunto abrangente de ações e normas sob várias óticas: a ótica da engenharia, da educação e da legislação, basicamente. Então, estabelecemos o Núcleo de Pedestres para a elaboração desse plano de ações de segurança viária. É importante apresentar que, além do Núcleo de Pedestres, existem também o GT de Bicicleta, voltado ao modo bicicleta, e o GT do modo motocicleta, que são os três modos mais vulneráveis no ambiente do trânsito. Há a elaboração de 55 projetos-piloto. Na verdade, esse número está aumentando a cada dia. Então, vou apresentar os primeiros 30 que temos, que, na verdade, são 30 guias, mas abrangem mais de 50 pontos, porque cada guia pode conter mais de uma área de concentração de atropelamentos. O total é de aproximadamente 246 áreas. Temos também as novas áreas calmas, que consistem na proposta de uma área calma em cada subprefeitura, atualmente em desenvolvimento; novas rotas escolares seguras, para reduzir o risco de sinistros no trajeto casa-escola-casa; novas rotas acessíveis, sobretudo para o deslocamento a pé até o transporte público por idosos e pessoas com deficiência; e a reelaboração de estudos para ampliação de calçadas com alta demanda de pedestres. Bom, eu vou falar um pouco sobre as etapas de trabalho, que são etapas que, na verdade, abrangem todos os trabalhos que fazemos no momento em que vamos fazer o diagnóstico e o desenvolvimento do projeto especificamente. Quer dizer, existem o levantamento de dados, sinistros e hierarquização viária, pesquisas volumétricas, consultas aos nossos sistemas de projeto e também aos sistemas do SEI, relacionados àquela localidade. Avaliação da infraestrutura existente, características da via, condições de acessibilidade das calçadas, posicionamento das travessias, ocupação do espaço de segurança, semáforos, radares, tipologia e geometria da via, tudo o que envolve a infraestrutura. A análise do uso e ocupação do solo, dos polos geradores e da densidade de pedestres, sejam residenciais, comerciais, de serviços ou mistos, o que envolve também equipamentos de educação, saúde e públicos, sobretudo. Uma análise das linhas de desejo dos pedestres e a questão do transporte público, da relação com o transporte público coletivo, que é o nosso principal olhar, considerando a área de influência de 500 metros de paradas e terminais de ônibus, estações de metrô e trem. É importante, a depender do tamanho do projeto, realizar uma pesquisa junto à comunidade para conhecer as percepções e necessidades sob o ponto de vista

das pessoas que transitam naquela região, para fazermos um trabalho melhor. E todo esse trabalho, o projeto, é sempre de moderação de tráfego. A etapa 3 é o diagnóstico e a elaboração do projeto de segurança viária, avaliando as condições de segurança dos usuários da via, análise da sinalização semaforica, vertical, horizontal e indicativa, análise da geometria das vias, a velocidade do eixo viário, análise das calçadas e das áreas exclusivas para pedestres, a questão da iluminação pública das calçadas e das vias, e a elaboração de um relatório e projeto funcional. Lembrando que uma das coisas mais importantes que desejamos manter e resgatar é o antes e depois da intervenção, para avaliarmos as melhorias e o que podemos aprimorar, sempre no sentido de agregar melhores projetos e melhores itens de segurança viária para os pedestres. Bom, isso aqui eu vou falar agora especificamente como é que desenvolvemos o nosso plano de pedestres, que é mais abrangente do que especificamente só os 246. Os 246 pontos são uma das ações que elegemos. Então, a gente fez uma análise dos planos vigentes, começando pelo Vidas Seguras, que é um plano que tinha uma abrangência de 2020 a 2020. O plano Vidas Seguras tem sete eixos: gestão da segurança viária, mobilidade urbana, desenho de ruas, engenharia, regulamentação e fiscalização, gestão das velocidades, que é um eixo transversal, atendimento e cuidado pós-acidente e comunicação, educação e capacitação, que também é um eixo transversal. Depois, você tem os pilares e as ações da Organização Pan-Americana da Saúde, que foram feitos em 2025. Tem o pilar 1, de gestão da segurança viária, com apoio à formulação de planos nacionais estruturais e multissetoriais. O pilar 2, que são vias de trânsito seguras, com incentivos a auditorias e inspeção de segurança rodoviária. Depois tem veículos seguros, com promoção de padrões e tecnologias de segurança veicular. Usuários seguros das vias, com assistência na criação e fiscalização de leis cruciais, como uso do cinto, capacete, limites de velocidade e proibição do uso de celular ao dirigir. O pilar 5 é a resposta pós-acidente. E a gente também deu uma olhada nos eixos do Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo, do Detran, que abrange 2025 a 2035, baseado em sete eixos: planejamento da mobilidade urbana, estrutura de áreas seguras, gestão e monitoramento de dados, fiscalização de trânsito, educação de trânsito, atendimento às vítimas e juntas administrativas de recursos de infrações. Isso tudo é importante porque, nessa análise, também estabelecemos os nossos eixos para conseguir fazer a nossa matriz de ações. A gente definiu como nossos pilares, na verdade, quatro pilares, mas eles abrangem todos os outros de todos os planos. Então, temos o pilar 1, gestão de segurança viária; pilar 2, vias de trânsito seguras; veículos e usuários seguros; e resposta pós-acidente. Quando a gente indicou todas as ações, elas receberam uma classificação: segurança viária, que são projetos de moderação de tráfego; capacitação e educação de trânsito; dados e informação; gestão e fiscalização; participação popular; relações institucionais da CET; relações institucionais da Prefeitura; e publicidade, comunicação e marketing. A partir dessa definição, a gente fez uma matriz interativa com 46 ações. Essas 46 ações, do lado direito, têm os quatro pilares, que na

verdade, por exemplo, dentro do pilar 1, gestão de segurança viária, abrangem o eixo 1, o eixo 2 e o eixo 4, que são gestão da segurança viária, comunicação, educação e capacitação. É isso. Aí tem o pilar 2, que é vias de trânsito seguras, que é mobilidade urbana, desenho das ruas e engenharia. O pilar 3 a gente colocou o eixo 3 e o eixo 4. O pilar 3 são veículos seguros, aí abrange legislação e gestão das velocidades. E o pilar 4, que é o eixo 5, que é a resposta após acidentes. Esse número 4 que aparece nessa linha significa que essa ação 1, que está dentro de segurança viária, que são projetos de moderação de tráfego, abrange quatro pilares, quatro itens de ação. Então a gente consegue fazer uma organização por prioridade de ações. É importante dizer que essa planilha não está totalmente finalizada. A gente pretende incluir, foi um pedido do Dawton, a gente vai incluir, junto com as outras equipes, os outros núcleos nessa planilha também. Então são outras ações para cada núcleo. Provavelmente, no momento em que essa planilha estiver fechada, a gente volta aqui para apresentá-la. Mas é um trabalho bem interessante, porque ele abrange todas as ações, que não são somente ações de projeto, são ações de políticas e tudo o que envolve. Então o que eu vou discutir hoje aqui e apresentar para vocês é o que a gente está fazendo inicialmente dentro dessa primeira ação, que é a ação de promoção de projetos de moderação de tráfego. Bom, então eu vou começar com os dados do projeto de concentração de atropelamentos, que é a metodologia que o Marcelo Espel já apresentou aqui, em que ele fez uma análise de concentração de sinistros por área, com dados de atropelamento de 2020 a 2025. Então nós temos, apesar de termos 30 vias nessa lista, ela abrange mais de 50 pontos de concentração. Por quê? Algumas vias têm mais de um ponto de concentração. Então, quando a gente trabalha uma área, a gente pega a área de análise que nós recebemos e fazemos uma análise dos registros e dos pontos levantados. Então a gente pega essa área, não os boletins de ocorrência, desculpa, não temos mais acesso direto aos BOs. Temos uma dificuldade nesse momento, mas temos acesso ao IAT, em que os agentes de trânsito, quando presenciam os acidentes, preenchem um formulário que nos ajuda a fazer essa análise. Não todos, mas alguns a gente consegue analisar através desses formulários preenchidos pelos agentes de trânsito. É porque nesses documentos existe exatamente onde aconteceu o acidente, pela ordem numérica, pelo numeral da via. Então, a gente faz essa avaliação e define qual é a abrangência da ação, de que ponto a que ponto nós vamos desenvolver uma ação específica nessa área. Pode ir. Basicamente, a gente faz uma análise da classificação viária, do tipo de ligação que essa via permite, do uso do solo, do que tem em volta, sobretudo os equipamentos públicos, escolas, equipamentos de saúde e transporte coletivo, que é muito importante. Os pontos de ônibus também, porque às vezes o pedestre acaba querendo fazer uma travessia em função do ponto de ônibus que tem do outro lado. Então, ou falta uma travessia, ou falta algum tipo de sinalização, fora os acidentes especificamente, a tipologia da via. Aquilo que eu apresentei ali como necessidade para a gente vislumbrar um melhor projeto, para termos em mãos o melhor

diagnóstico e conseguirmos desenvolver o melhor projeto possível para essa área, para tentar reverter a situação. Lembrando que esse é um trabalho, como a Mirna falou, retroativo, ele abrange a questão dos acidentes, mas a gente não saiu do nosso objetivo proativo. Temos que aproveitar dessa experiência para, nas vias, a gente quer fazer uma auditoria, isso faz parte das ações, das vias semelhantes ou das regiões semelhantes, para a gente já se antecipar em relação aos acidentes. Esse seria o melhor dos mundos, esse é o nosso desejo, a nossa meta. Eu já apresentei o checklist. Além do projeto de concentração de acidentes, a gente está desenvolvendo as novas áreas calmas, a proposta pedida pelo Dawton é uma área calma por subprefeitura. Então, o pessoal aqui desenvolveu um mapa para a gente conseguir escolher essas áreas calmas. Nesse mapa tem a rede preliminar de mobilidade a pé. Esse mapa é do Geosampa, da cidade de São Paulo, com camadas disponíveis. Algumas foram adicionadas para analisar cada região quando for necessária a intervenção de área calma. Nas camadas, a gente colocou a rede de mobilidade a pé e também os sinistros, várias camadas de sinistros.

O da Infosiga e o da CET. Sinistros totais e sinistros com. A gente tem o uso do solo, que eu vou escolhendo qual o uso do solo tratar. E, a partir dessas camadas, uma sobre a outra, a gente vai selecionando as áreas preliminarmente. A gente está fazendo uma seleção preliminar para depois ir passando por algumas peneiras. Às vezes, por exemplo, em Perus ainda tem duas áreas que a gente pode escolher por causa da região, da via. Eu tenho observado que, às vezes, a área calma pode significar ao longo de uma extensão de uma via, porque onde está a área comercial é onde tem muito pedestre. Então, às vezes, a gente pode fazer um raio de contorno dessa via principal, mas essa é a via principal que merece tratamento, que é onde as coisas acontecem naquela subprefeitura. Então, na verdade, a apresentação ficou enxuta porque essa era uma demanda, a pauta era bastante extensa, mas eu acho que tem bastante coisa para a gente discutir. Essa foi a apresentação que eu fiz das áreas calmas e da concentração dos residentes. Então, eu deixo para vocês os questionamentos e a gente responde o que for necessário. É isso. Obrigado.

00:33:35 Dawton Roberto Batista Gaia: Só um complemento rapidinho. Eu venho insistindo, porque o resultado que nós obtivemos na área calma, no projeto da área calma, foi espetacular, ganhamos vários prêmios. Então, eu venho insistindo muito que isso fosse multiplicado aqui dentro da área, para a gente poder buscar resultado. Se o projeto foi bom em todos eles, e o resultado é bom, por que não multiplicar esse projeto? Mas eles vão terminar sempre se misturando um pouco, a área calma com a rua completa, porque uma área calma perto de um terminal vira uma rua completa. Então, nesse nicho, a gente está chamando de área calma, e esses *layers* que eles estão observando aí é que vão determinar o que nós vamos fazer de fato, se é uma área calma, se é uma área completa, se é um projeto de um eixo, de uma via. Mas, a princípio, é que seja estudado com foco na área calma. É lógico que essa área calma...

O meu sonho não era um por subprefeitura, o meu sonho é um por distrito. Essa é a verdade. Mas, se a gente conseguir fazer um por subprefeitura, já vou ficar bastante feliz, que vai ser um passo significativo na direção da redução de sinistros na cidade de São Paulo.

00:35:14 Michele Perea Cavinato: DTPs implantadas hoje tem a Santana, São Miguel...

00:35:23 Dawton Roberto Batista Gaia: Acho que as três.

00:35:23 Luiz Rebelo: Depois tem o Nakamura, tem alguns outros que...

00:35:29 Dawton Roberto Batista Gaia: Que estão sendo estudados.

00:35:50 Meli Malatesta: Parabéns pelo trabalho, porque espero que, mesmo com o passar das gestões, esse foco e essa prioridade às pessoas que andam a pé continue no mesmo patamar, e não seja entendido como um subassunto. Eu tenho algumas sugestões de aspectos, pode ser até que vocês já estejam considerando, mas vou destacar aqui. No pilar 3, ou no pilar 1, o pilar 1 é gestão de segurança e o pilar 3 é a parte de legislação e fiscalização, é isso? Então, eu ia sugerir, não sei se vocês já estão participando, de ações relativas à revisão do Código de Trânsito, considerando a parte de mobilidade a pé. Se a gente pensar, o nosso código é do século passado, de 1997. Fora isso, nos anos seguintes houve um período em que o código se encheu de penduricalhos que desfavoreceram bastante a segurança, como, por exemplo, o aumento da pontuação para perda da carteira, até esses mais complexos, e outros mais diretamente ligados ao pedestre, que desde o código antigo não estão bem resolvidos, e são contraditórios. Um deles é o motorista parar quando o pedestre está começando a travessia, só que, se o veículo não para, o pedestre não começa a travessia. E por aí vai, são vários. A Luísa sabe do que a gente está falando, até porque foi um assunto que a gente já vinha pensando. E outro ponto que eu acho importante retomar, e que já discutimos aqui na Câmara Temática diversas vezes, é uma revisão urgente do Manual Brasileiro de Sinalização Semafórica. Essa portaria que introduziu, que inverteu a forma como se sinaliza o direito de travessia para as pessoas, deixando esse pouco tempo de verde e já entrando com o vermelho piscante, a gente entende que o pedestre perde o direito de ser retardatário, porque é um tipo de solução que evitaria, a princípio, o pedestre retardatário e contraria o parágrafo único do artigo 70. Além disso, vou propor uma coisa ainda mais ousada: rever a forma em que os tempos semafóricos são divididos entre as demandas das pessoas que estão em veículo e a demanda das pessoas que estão caminhando. Enquanto a demanda das pessoas que estão em veículos é definida pela contagem de veículos, e daí se chega ao tempo de verde para dar vazão a esse fluxo que se acumulou, para pedestre não, para pedestre

entram outros critérios. Tanto faz a quantidade de gente que se acumule na espera para o direito de usar aquele trecho da via que é dividido entre os veículos. É sempre pela distância a ser atravessada por uma suposta velocidade de 1,2, que é adotada, e que a gente já vem discutindo que as velocidades deveriam ser menores, as pessoas mudam de característica, mas mesmo que a CET já venha considerando isso, não é suficiente. Então, nos locais onde há grandes acúmulos, o manual propõe isso, e a CET, como ela sempre toma iniciativa, porque os nossos manuais são feitos pela iniciativa da CET, quem é antigo de casa sabe, todos os manuais brasileiros começaram dentro da CET. E a CET, com essa visão atual de dar prioridade para as pessoas, considerando que a cidade é das pessoas, deveria levar como um fato inovador que, nos casos onde haja um grande acúmulo de pessoas, o tempo de travessia considere essa característica independentemente da distância a ser atravessada. Que se institua a mesma regra que se institui para os veículos. Eu sei que os nossos semaforeiros são ótimos, têm uma capacidade de cálculo e lógica matemática excelente, tanto que têm feito o manual semafórico desde o princípio, e a CET seria, mais uma vez, inovadora nesse sentido. Eu tenho certeza de que isso vai contribuir imensamente para a redução do número de atropelamentos e sinistros, principalmente nas vias onde há grande circulação de pedestres. Eu vi na listagem vias como a Paulista, a Rebouças e a Augusta. Então, não seria mudar de maneira geral, mas, nesses locais onde há grande concentração, vamos considerar a demanda, porque não é uma fila de frente que fica só e que vai levar aquele tempinho de atravessar, está certo? São pessoas que estão atrás também, que vão chegando. Isso é uma coisa. Outra coisa, eu adorei o mapa que é colocado com os sinistros de atropelamentos com a rede da mobilidade a pé, ficou excelente, junto com o uso do solo. Aí eu me pergunto, ou sugiro a vocês, se vocês estão pensando em classificar a importância desses tipos de uso do solo pela vulnerabilidade da pessoa, do pedestre, que eles produzem. Por exemplo, locais onde há escolas, locais onde há hospitais, centros de referência de idosos, com certeza vão produzir um usuário, uma pessoa, um pedestre mais vulnerável. E na hora, porque eu sei que o cobertor é curto, a gente tem que decidir por onde começar, sempre há a pergunta: vamos começar por onde? Então, na minha opinião, e é uma questão também de amadurecer essa ideia, o ideal é que se comece nos locais que produzam pessoas mais vulneráveis, onde se vê que, embora seja o mesmo uso residencial, são bairros mais antigos, que têm população mais idosa ou população com menor nível de acesso à educação. Eu acho que vale a pena essa discussão, ou se vocês já pensaram nisso. É a minha contribuição. O resto é por aí mesmo, parabéns.

00:44:13 Luiz Rebelo: Além do que a Meli falou, que eu concordo, não sei se você não sabe, não sei muito bem como é que é essa questão, mas o ponto focal nosso, principalmente, Meli, são as esperas desnecessárias. Os ciclos altos, onde a cidade de São Paulo tiver em vias que não há necessidade de ter um ciclo tão alto, e gerando uma espera desnecessária para o pedestre ao ponto de que ele desrespeite a travessia

e seja atropelado. Entendeu? O nosso foco, além de ter esse aumento de tempo, talvez, para o pedestre, mas acho que o mais importante, reduzindo o ciclo, já vai criar uma maior travessia num período de uma hora.

00:44:58 Meli Malatesta: Não, mas precisa ter mais tempo, pelo amor de Deus. As pessoas saem correndo.

00:45:00 Luiz Rebelo: Não falei que não precisa. Mas acho que o grande foco nosso são as esperas desnecessárias. E a relação do mapa, que eu queria complementar também, a gente colocou as escolas, os hospitais, os terminais de ônibus, e a análise desse mapa não é só do uso do solo, mas também desses polos atrativos, que têm a ver com os polos, os acidentes, as escolas e as áreas comerciais. Então, a ideia nossa é que a gente entenda onde tem o maior problema em termos de atropelamento ou de acidentes e focar ou em área calma ou em rota escolar segura e, assim, tratar esse assunto em cada subprefeitura, não da mesma forma, mas com o mesmo conceito. Eu quero só complementar o que você disse, Flor. Naquela matriz, são 46 ações e, dentre elas, tem a questão da legislação. Eu anotei aqui as coisas que você falou para checar se a gente está abrangendo tudo. Acho que sim, mas enquanto isso... Outra coisa que eu queria comentar, que acho bem interessante, é que no mapa que estou usando também pedi para habilitar a hierarquização das áreas que a MTP fez, a primeira parte do trabalho da MTP lá atrás. Então, eu tenho a hierarquização que vai de A1 a A8. Então, também consigo identificar onde é a região mais prioritária e a menos prioritária. A minha ideia é que, quando a gente selecionar os locais, consiga organizá-los dessa maneira. É exatamente isso que você falou: como o cobertor é curto, a gente começa por uma prioridade e deixa a outra para depois.

00:47:02 Rose: Bom dia a todos. A gente sai da CET, mas o assunto fica, né? Fica em triciclo da gente. A gente olha para os lugares e vê, não tem jeito. Eu queria aproveitar só para fazer uma pergunta para o Dawton, mas vou deixar para o final. Vou fazer alguns comentários rapidinho. A gente fez as ruas completas Cidade Tiradentes e Cachoeira, isso foi há uns quatro ou cinco anos atrás. E toda hora a gente pergunta, eu pergunto para os colegas, e a gente sabe que a coisa não anda. Essas duas regiões foram selecionadas baseadas praticamente nos critérios que a Lu apresentou. Inclusive, uma coisa importante, na rede nós consideramos, para o mapa dessa hierarquia, os pontos de ônibus. Então não foram só terminais. Onde havia uma rota de ônibus muito frequente, a gente também considerou. E esses dois locais foram escolhidos nessa ótica. Então eu queria saber o que acontece com esses projetos. Se são 46 estudos, ou 30 pontos, esses dois já são dois. Então sobram só 28. Outra coisa, eu queria que o Dawton explicasse um pouquinho. Ah, não, mais uma. Quando eu saí daí, eu fazia o Traficalme. Eu tinha 43 áreas de solicitação de munícipes. O material ficou aí. Eu me sinto responsável por pedir para vocês darem uma olhada se essas

solicitações não poderiam ser apropriadas, porque os próprios moradores, seguindo o regulamento da CET, faziam os seus projetos. Então esses estudos de moderação eram 43 áreas, algumas foram implantadas, foram três ou quatro. Eu acho que seria importante colocar. E havia algumas áreas que não tinham ninguém que fizesse o estudo para atender a portaria. Então talvez fosse um lugar que pudesse receber o olhar agora de vocês. Eu pensei que vocês iam falar dos 30 pontos, porque eu estou ansiosa para ver a listagem dos 30 pontos. Eu estava aguardando a reunião para conhecê-los, até para poder...

00:49:13 Michele Perea Cavinato: Passei para você, Rosi.

00:49:15 Rose: Oi, mandou agora?

00:49:16 Michele Perea Cavinato: Passei.

00:49:20 Rose: Ah, então, mas eu não olhei. Então, eu ia fazer isso. Eu ia ver os pontos onde eu sabia que tinha o projeto da moderação e sugerir para vocês procurarem e apropriarem. Eu só queria que o Dawton me respondesse a relação da área calma com a rua completa, que eu não entendi direito o que você falou, Dawton. Você considera que uma área calma se transforma em uma rua completa? É isso? Eu não entendi.

00:49:37 Dawton Roberto Batista Gaia: Não, não. Eu estou dizendo o seguinte, que muitos projetos que estão próximos de uma área calma, lógico que o conceito é completamente diferente da área calma, mas muitos projetos, em algum momento, vão se cruzar e vão se complementar. Na verdade, é isso: um será complemento do outro. É apenas isso, porque eu acho isso importantíssimo. No meu caso, a gente pega, por exemplo, Cidade Tiradentes. Lá é um caso típico em que vai juntar os dois. Não tem como. Quando você pega qualquer terminal grande, como a Cachoeirinha, por exemplo, é a mesma coisa. Você tem as características de um lado da área calma, subindo um pouco mais a região depois do terminal, mas o projeto que prevalece lá, de fato, é a rua completa, por causa do terminal. Então eles vão se misturar em algum momento.

00:50:43 Rose: Eu tinha entendido a sua lógica. Eu tinha entendido que um se transformava no outro. Mas, realmente, eles são complementares. E só para completar a última fala, Cidade Tiradentes se completa com o Território Educador, que foi feito lá também. Então, quando propusemos as ruas completas, essas leituras sempre se somaram, inclusive com o conceito de rede, onde até os pontos de ônibus definiam alguma intervenção necessária.

00:51:16 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu me lembro, e me lembro perfeitamente, que ele ia se transformando quando ia saindo de uma área e indo para outra. Falei: não podemos chamar isso de área calma. Isso aqui tem que ter outro nome, porque está próximo de uma escola, tem outras características, a gente precisa mudar o nome. Então foi isso que aconteceu. Realmente virou uma coisa muito boa. Respondendo à sua pergunta lá, você sabe que eu estava aqui na gerência, saí e voltei agora como superintendente. Mas, de qualquer forma, algumas foram implantadas e outras não foram implantadas, tanto das áreas calmas quanto das ruas completas. Mas a ideia agora, porque a gente depende de licitação, e quem faz a licitação é a SMT, não é a CET que faz a licitação. Mas, de qualquer forma, acho que o mais importante é que, como estou fazendo uma proposta intersecretarial de vários projetos que a gente vem desenvolvendo aqui, no momento de uma implantação de grande porte, a gente possa implementar esses projetos de outras áreas com as nossas propostas. A ideia é essa.

00:52:31 Rose: É porque a gente tem acompanhado, não só especificamente, mas o Cidade AP acompanha diversas reuniões e, em uma das reuniões do Fundurb, eu estava lendo os questionamentos e as áreas calmas, as ruas completas, aparecem como suspensas. A leitura que a gente faz é que parou na CET. Eu acho que isso poderia ser...

00:52:51 Luiz Rebelo: Nós estamos revisando os projetos que você fez, inclusive esse terminal. Nós estamos indo em campo para verificar se a situação ainda está a mesma.

00:53:02 Rose: Mas não foi feito o executivo? A informação que a gente tinha era que foi feito o executivo.

00:53:05 Luiz Rebelo: Foi feito, mas, Rosi, faça o tempo decorrido. A gente tem que ir no local de novo verificar se mudou alguma questão em relação à via rebaixada.

00:53:14 Rose: Compatibilizar alguma coisa. É por isso, então, que ficou suspenso no Fundurb?

00:53:19 Luiz Rebelo: Nós estamos com três ruas completas fazendo vistoria agora de novo para ratificar e encaminhar novamente. Então, estamos trazendo esse assunto também.

00:53:27 Rose: Está bom, então. Muito obrigada.

00:53:39 Elio Bueno de Camargo: Bom dia, pessoal. Rememorando um pouco, nós tivemos lá no início da década o plano de segurança viária que parecia que ia resolver

tudo. Nós tivemos também o índice de seis sinistros para cada 100 mil habitantes. Mas o que aconteceu de lá para cá parece que houve uma reversão, ou seja, os índices foram voltando a aumentar. Eu sei que vocês fizeram várias ações, isso está sendo falado aqui, mas esse aumento acaba contradizendo todo esse esforço e essas ações. Na Suécia, está certo que eles têm um número menor, mas eles analisam cada caso para descobrir a causa e eliminar essa causa no sistema todo para evitar repetição naquele local e nos outros semelhantes. Nós ficamos contentes quando vimos esse levantamento do Marcelo Espel, com os 30 pontos, que a gente pensava que isso ia organizar um tipo de trabalho de analisar cada caso e solucionar naquele ponto e em outros semelhantes. Então, hoje eu estava esperando essa apresentação, ou seja, uma continuação desse plano que o Marcelo expôs, e também que a gente tivesse participação nesse trabalho, porque não queremos ser apenas espectadores e críticos. Gostaria de participar e ajudar, porque acho que o objetivo de todos nós é o mesmo. Então eu continuo esperando isso, que a gente avance nesse aspecto. Era isso. Obrigado.

00:56:19 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, acho que eu posso responder a essa pergunta. É assim, existe aqui um compromisso nosso, até que o Mauro, na última vez, falou se a gente poderia participar dessas vistorias. Eu acho que podemos. Eu não vejo problema nenhum em que vocês participem, não vejo mesmo. O Luís já está na fase de elaboração de projeto. Já elaborou, inclusive, alguns projetos. Não sei exatamente quantos. Na última vez, eram cinco projetos elaborados. Já tinham feito as vistorias, já tinham feito uma proposta de projeto inicial, focado nos levantamentos que foram feitos em cima do trabalho que o Marcelo fez. Eu não vejo problema nenhum. O nosso problema vai ser como marcar essas vistorias conjuntas com vocês. Se a gente estabelecer uma data de vistoria para fazer essas vistorias conjuntas, eu, sinceramente, acharia ótimo que vocês participassem. Não teria problema nenhum que vocês participassem, porque nada melhor do que muitos olhos observando o mesmo problema e, certamente, a solução vai ser muito mais eficaz. Não sei se disso daqui poderia sair uma proposta de datas de vistorias. Luís, se a gente está pensando nisso...

00:57:42 Luiz Rebelo: Dawton, vamos marcar uma reunião presencial. Eu acho que é interessante, porque tem locais em que a gente usou drone para fazer filmagem aérea, para verificar a Praça da Rangel Pestana com o Largo da Concórdia, que é um local um pouco mais complexo, que tem acidentes. A gente sabe que não é só a questão de travessia, tem a questão dos camelôs, tem a questão da semaforica. A gente fez uma filmagem aqui também com drone. Então acho que vale a pena a gente conversar, talvez uma primeira conversa geral, eu vou mostrar algumas coisas, e vistoriar alguns locais que a gente entenda que sejam mais complexos e mais difíceis de solução, só da CET. Eu acho que o que vocês propuserem de reunião, de participação, de vistoria, eu estou à disposição.

00:58:35 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu, assim, como sugestão, a princípio, eu colocaria, pelo menos para apresentar os nossos trabalhos, que a gente já faz na Câmara Temática aqui, só que essa reunião seria uma reunião mais de trabalho especificamente mesmo. Então, seria muito bom se a gente conseguisse fazer uma reunião presencial também uma vez por mês. Mas não no mesmo dia, talvez uns 15 dias após a nossa reunião da Câmara Temática, ou uma semana antes da Câmara Temática, só para a gente poder falar sobre os problemas, mostrar o trabalho que está sendo feito, mostrar o que foi verificado, o que foi levantado e o que pode ser proposto. Então, podemos marcar aí. Eu não vejo problema nenhum a gente achar um calendário para a gente marcar uma reunião por mês, porque realmente a gente tem muitas reuniões, muitas, muitas reuniões. Acho que daria para a gente pelo menos colocar em dia todas as nossas propostas com o grupo que está querendo participar. Não sei, é uma proposta, tá? Se alguém for contrário...

00:59:45 Michele Perea Cavinato: Eu ia te perguntar, não, de forma alguma. Essas reuniões serão coordenadas pela CET? Só para eu me organizar aqui.

00:59:52 Dawton Roberto Batista Gaia: Tudo bem, se quiser coordenar pela SMT, também não tem problema.

00:59:57 Michele Perea Cavinato: Não, não. Já tá com cinco câmaras temáticas. Seis agora, seis.

01:00:04 Dawton Roberto Batista Gaia: A gente pode fazer por aqui, as reuniões uma vez por mês. A gente vai olhar as datas, depois a gente passa para o grupo aí, a gente vê como que a gente pode fazer.

01:00:16 Michele Perea Cavinato: Eu deixei como encaminhamento isso.

01:00:19 Dawton Roberto Batista Gaia: É isso. Que mais, Sérgio, acho que com relação aos índices de sinistros na cidade de São Paulo, que aumentaram realmente. Aumentaram. Lógico que a cidade mudou muito em muitas características. Você vê que uma das características que a gente está vendo aí vai aparecer, eu não sei se já apareceu nesse trabalho do Marcelo ou se vai aparecer no próximo que ele já está fazendo. Ele está fazendo o segundo trabalho dele, do trabalho que ele está publicando. Me parece que 38% dos acidentes envolvem moto, dos atropelamentos. Envolve moto, só para vocês terem uma ideia. Então veja o que mudou em São Paulo de fato. Se eu resolver o problema de um, talvez eu resolva do outro também. Então não é tão simples como a gente está falando. A cidade cresceu assustadoramente, essa história das entregas cresceu assustadoramente. Claro que isso terminou contribuindo

muito, porque as pessoas pegam a moto sem muita prática de pilotar e vão trabalhar. E pelas pressões patronais, vamos dizer assim, pelas pressões dos aplicativos, eles terminam imprimindo velocidades mais altas do que deveriam e terminam se envolvendo em acidentes. E a gente está buscando bastante, estudando bastante esses três assuntos: pedestre, moto e bicicleta, para chegar a uma solução boa para a cidade de São Paulo. É isso. Uma coisa que a gente tem que ter certeza absoluta, isso eu tenho lido muito, muito debruçado sobre essa questão dos sinistros, é que a gestão de velocidade é uma das coisas mais importantes e o que tem dado certo no mundo inteiro é a gestão da velocidade. Lógico que quando você pensa em pedestre, a Meli está pedindo para colocar mais um dado na fórmula, na equação, que é a revisão do manual do semáforo, que eu acho importantíssimo mesmo, considerar a demanda. É um item a mais na fórmula, é uma fórmula que existe, é um item a mais na fórmula. Se você colocar ali na fórmula, ela vai ser considerada em todos os projetos que vão ser desenvolvidos. Como existe uma fórmula hoje, se você colocar o dado da demanda, ele vai ser considerado em todos os projetos. Então vai ter que medir a demanda para poder aplicar a fórmula. São coisas que a gente vem desenvolvendo, que de fato estão buscando solução para os problemas. Eles cresceram não só aqui em São Paulo, eles cresceram no Brasil inteiro. São Paulo, por incrível que pareça, foi o que teve os menores índices no Brasil inteiro, tirando, acho que Fortaleza, uma ou duas cidades do Brasil. Não estou falando que tenha poucos sinistros, pelo amor de Deus, muito pelo contrário. Tem muitos sinistros, tem muitos fatais, e a gente reconhece, eu reconheço absolutamente que o poder público tem muita responsabilidade sobre isso, e é isso que a gente está fazendo: assumir a responsabilidade e tomar decisões em cima dessas propostas e dessas ações. Esse trabalho que a gente está resgatando, refazendo, fazendo novamente, reforçando, e o senhor falou lá, foram muitos planos, tem que aplicar o plano. Se a gente não buscar o recurso e aplicar o plano, ele não vai fazer efeito. E esse é o nosso papel: buscar o recurso, provar que aquilo é importante, buscar o recurso e implantar tudo o que a gente está propondo aqui. É isso. Mauro, acho que o Mauro estava...

01:04:38 Michele Perea Cavinato: Mauro, sim.

01:04:40 Mauro Calliari: Obrigado, Luiz e Luiza, pela apresentação. Eu queria falar três pontinhos. O primeiro é em relação à lista de pontos que vocês colocaram. Eu tenho a impressão de que, em uma apresentação dessas, a gente precisava começar já com um número, com a curva ABC bem determinada. Vocês escolheram 30 pontos, imagino que tenha vários critérios, eu não consegui pegar todos eles, mas estou entendendo que são os pontos onde há mais fatalidades ou mais acidentes na cidade de São Paulo. E aí me chamou a atenção que não há alguns pontos, não me pareceu na lista, quando você mostrou brevemente, Luiza, marginais e estradas, que eu sei que são de jurisdição estadual, mas que também compõem essa lista enorme de

fatalidades que o Dalton mencionou. Lembrando que a gente está com o maior número de mortos no trânsito nos últimos 10 anos. Então eu tenho a impressão de que, para acelerar um pouco isso aí, a gente precisava ter um pouco mais de dados e eu exorto vocês a colocarem metas. Eu entendi que um dos pontos é que vocês estão numa fase ainda preliminar de discutir metodologias e camadas e tudo mais, acho ótimo. Mas assim, não dá para não começar, e eu faço o coro que o Elio falou, com esses pontos que já estão identificados. Acho que o próprio Marcelo, que está no grupo, também mostrou. Eu acho que a gente precisa ter metas e prazos para esses pontos. Quer dizer, se lá teve duas mortes e oito acidentes, no ano que vem, como é que a gente vai acompanhar? Estabelecer logo como a gente vai medir. Eu acho muito importante que vocês trabalhem nessa curva ABC. Como vocês falaram mesmo, não dá para pegar tantos pontos, não dá para fazer uma análise tão profunda de todos, mas deveriam ser escolhidos aqueles pontos que são os mais fatais. Não importa se são de jurisdição municipal ou estadual. O que se pode fazer já? Nós estamos vivendo uma situação muito, não sei qual é a palavra, mas é uma coisa triste. A gente está aqui vendo um número de mortes maior do que dez anos atrás. Tem coisa muito errada. Minha sugestão era vocês tentarem focar um pouco. Eu estou entendendo que tem um trabalho prévio de escolha de metodologia, mas que ele fosse pelo menos focado, um pouco mais dedutivo e menos indutivo, esse trabalho. Começar desses pontos. Como é que vocês podem trabalhar e já ir fazendo sugestões e já ir medindo para a gente, daqui a um ano, poder estar celebrando que esses pontos saiam da lista e a gente possa trabalhar nos Bs e nos Cs. A segunda coisa, com relação às áreas calmas, eu acho que esse é um projeto que poderia ter dado muito mais certo até agora. Acho, Luís, que quando a gente vai propor um para cada subprefeitura, primeiro vem uma questão que eu não tenho certeza se é ótima. Todas as subprefeituras têm problemas iguais. É uma coisa quase como naquela época, um paralelo muito pequeno, que é quando foi fazer ruas abertas, tinha que ter uma em cada subprefeitura. É isso mesmo que precisa? Todas as 32 subprefeituras estão precisando da mesma coisa na mesma hora? Então, a minha sugestão é que, primeiro, vocês façam uma avaliação. Nós temos duas áreas e meia, eu acho, porque São Miguel, não sei se está implantado direito, a Lapa talvez fosse a mais. Eu nunca vi e talvez vocês tenham esse dado, mas a gente nunca viu aqui nessa Câmara uma apresentação que conseguisse dizer: tinha tantas mortes e nós acompanhamos e hoje não tem mais. Ou então: tinha tantos acidentes e nós acompanhamos. Ou então, do ponto de vista de design, faltou isso. Eu começaria com algo muito básico: por que a Lapa é tão ruim do ponto de vista de desenho urbano, que é a primeira já feita há, sei lá, dez anos, e por que a gente não avançou? E aí escolher logo esses pontos. Podem ser 30, pode ser 2, pode ser 20, mas escolher alguma concentração, talvez até nessa base dessas camadas que vocês já identificaram, onde tem mais potencial de fazer diferença, principalmente em periferias. Acho que a gente tem que ser muito forte. É muito mais fácil fazer na Lapa do que fazer em Parelheiros, sei lá. Mas acho que a gente deveria estar olhando para

Perus, deveria estar olhando para o Grajaú, que são lugares que não têm nem calçada. Eu fui visitar outro dia o conjunto habitacional da prefeitura, não dá para você atravessar uma rua porque não tem calçada e os ônibus vêm, as motos vêm de qualquer jeito. Então eu acho que essa história de ter um para cada subprefeitura é interessante, mas não acho que a gente precisa disso agora. Então a minha sugestão é que vocês olhassem rapidamente o que deu certo nas áreas calmas, o que não deu, para poder começar esse trabalho. E aí tem uma terceira coisa, que é só para perguntar do ponto de vista de verba, se vocês já têm alguma dotação aí ou se vocês estão por enquanto ainda trabalhando mais na questão conceitual.

01:09:57 Michele Perea Cavinato: Luiz, você tinha falado alguma coisa de cronograma e de projetos funcionais, acho que atenderia um pouco o que o Mauro pediu no primeiro item. Você quer abordar essa questão?

01:10:11 Luiz Rebelo: Não, na verdade assim, vários pontos, né? Primeiro ponto, ele falou dos locais de intervenção dos 46 pontos, que são uns 30, né? A gente já identificou alguns locais, eu estou querendo criar uma metodologia para que todos os gestores, engenheiros, arquitetos que vão a campo tomem a mesma precaução ao analisar o local. Uma vez que, às vezes, a gente não tem todos os dados necessários para poder avaliar com certeza se aquele acidente foi por uma perseguição ou se foi um veículo, se foi alguma coisa mesmo de fatalidade ou de algum erro de sinalização, algum acerto geométrico, etc. A gente tem que criar uma metodologia mínima para que o cara possa chegar no local e tenha o mesmo olhar que eu tenho, verificando travessia de pedestre, tempo semaforico, se existe uma intervenção, se existe uma ocupação irregular da calçada. Então são vários aspectos que têm que ser analisados para o cara poder chegar e nos trazer uma qualidade mínima para a gente poder analisar aquele local. Então assim, esses locais, a gente, quando chega no local, identifica de imediato que aquele local tem problema para uma travessia no meio de quadra ou deveria ter uma travessia e não existe. Então tem locais em que você consegue ter essa percepção muito mais rápida, né? Tem locais em que você tem que ter uma análise muito maior, utilizar outros métodos para poder enxergar um pouco melhor a questão do acidente. Bom, isso é um ponto. Então a gente já tem alguns locais que realmente já têm projeto previsto para poder ser implantado no local. A outra questão das áreas calmas, na verdade, na sugestão da Superintendência, é que a gente faça um diagnóstico do que nós temos de informação através de acidentes, de uso do solo, de comércio, de residência. Isso vai significar que todas as subprefeituras têm uma área comercial, têm escolas, têm transportes e terminais. Então há necessidade de ter uma intervenção. Talvez a gente vá identificar que alguma subprefeitura tenha mais de um ponto que tenha que ser implantado antes de virar prioridade. Então, isso é uma metodologia que a gente vai ter após ser feita a análise, criando inclusive aquela hierarquia que a Luiza comentou inicialmente aqui. Então,

assim, esse mapa faz com que a gente consiga fazer um diagnóstico de tudo que tem na cidade e aí, sim, fazer uma hierarquia em relação às necessidades prioritárias de cada subprefeitura. Pode ser que, talvez, no Grajaú ou em Perus tenha uma prioridade imediata do que em outro lugar. Nós temos o projeto do Ibirapuera Mirim, o que chamamos do Ibirapuera Mirim, um projeto de travessia elevada também. Então a gente tem tratado as periferias também com o mesmo interesse de áreas centrais, que também têm muitos problemas. Então acho que a minha colocação seria em relação a isso. Uma coisa é que a gente está querendo criar um conceito de que todas as pessoas que forem analisar um acidente obtenham um checklist, um procedimento igual para todos. Com a experiência da Luísa, com a experiência do Paulo, pessoas que trabalham aqui com a gente, a gente quer fazer um diagnóstico parecido por todos, para que depois, no futuro, a gente possa espelhar isso para a área operacional. O Dalton fala muito disso. A gente está utilizando gestores de área operacional que têm uma visão, talvez, um pouco diferente da nossa, com qualidade também, que possa nos ajudar nesse trabalho de identificar o operador de trânsito. Então a ideia é que a gente também oriente e dê um curso, alguma orientação para o pessoal do IGAT, para que seja instituída essa questão de um olhar diferente para o pedestre. Quero fazer um complemento para mim. Paulo, quero lembrar a todos o seguinte, que é importante esclarecer: a análise dos pontos de concentração de sinistros voltados a pedestres é uma das ações entre as 46 ações que a gente elencou, que é um trabalho que a gente vai apresentar para vocês. O trabalho que a gente entende como trabalho de segurança de área, que é um trabalho sistêmico e contínuo. Vocês veem, a Suécia está desde 1997 com o trabalho do Visão Zero, e eles vão, a cada ano, melhorando e pegando ponto a ponto das melhorias. Eles têm um grupo específico, é importante realmente ter um grupo que estude os acidentes, sempre os acidentes fatais, porque a cada ano eles vão pegando um ponto específico que não se encontra resolvido. E embora, é claro, a Suécia seja muito menor que o Brasil, a questão é conceitual. Eles estão desde 1997 tentando reduzir e chegar ao Visão Zero e não conseguem, mas vão atrás desse caminho, é uma coisa permanente. Esse é o nosso objetivo. Tem um diagnóstico específico e eles vão a fundo nos motivos. Eu acho que a gente está em um processo, não é, Mauro? A nossa velocidade nesse caso a gente queria que fosse maior, mas a gente está tentando imprimir uma velocidade maior para conseguir atender esses objetivos. Bom, o que eu quero dizer aqui é que a questão da concentração dos acidentes e a proposta das áreas calmas são duas ações dentro de uma linha só da primeira ação que eu mostrei ali. Então, em algum momento, a gente vai conseguir apresentar para vocês todas as ações elencadas, que abrangem um leque de intervenções e de políticas que a gente deseja desenvolver, para conseguir estabilizar essa rota de redução de acidentes, de maneira que ela seja efetiva, ano após ano. Isso é uma coisa que eu queria falar. Outra coisa que eu quero dizer sobre as áreas calmas é que, avaliando no mapa e até fazendo a vistoria presencial, dá para demonstrar que todas as regiões em que eu tenho entrado, que eu tenho escolhido

preliminarmente, são regiões que necessitam de um tratamento, periféricas sobretudo. Elas precisam de um olhar para o pedestre, porque as velocidades ainda estão altas, não tem semáforo, tem um monte de questões que a gente precisa entender. O olhar pode ser, acho que quando a gente fala de áreas calmas, pode ser uma área calma bastante abrangente ou pode ser uma via, que é a via mais importante daquele bairro, daquela região, porque é onde concentra toda a questão comercial, equipamentos de saúde. Para cada um vai ter um olhar específico. Nós não temos uma receita igual para todos, não exatamente. Cada projeto é individual, a gente tem que ter um olhar específico para cada movimentação. Às vezes tem um hospital, tem uma escola muito grande, então o olhar é diferenciado, pode ser mais semelhante às rotas escolares seguras, pode ser mais semelhante a uma área calma, pode ser mais semelhante a uma rua completa, mas todo mundo vai no mesmo objetivo, no final das contas. A última coisa: a gente pode apresentar depois para vocês, Mauro, o antes e depois de Santana. A gente tem esse dado, eu não tenho ele aqui comigo agora nesse momento, mas há a possibilidade de disponibilizar para vocês também essa questão, tá bom?

01:18:50 Mauro Calliari: Beleza. Vai ser ótimo a gente ver isso. Boa sorte, gente, valeu. Obrigado.

01:18:57 Cauê Jannini: Oi, gente, bom dia. Bom, primeiro assim, eu acho que essa ação que vocês estão conversando agora com o GTPDS é tão importante para a gente, para todo mundo aqui da Câmara Temática, que eu acho que todo mundo tem interesse não só em participar da forma como for possível, então eu acho que essa proposta de reuniões extraordinárias de trabalho, basicamente reuniões mais focadas em trabalho, para conversar sobre essas ações de andamento que vão ser feitas, seria interessante para não ocupar o tempo aqui da Câmara Temática, que tem outras discussões rolando. Essas reuniões eu acho que são superinteressantes, eu acho que todo mundo aqui concorda comigo, podem ser muito legais para a gente conseguir ter uma visão mais detalhada mesmo e poder, enfim, participar. Então, não só interesse em participar, mas interesse também em ajudar no que puder para esses projetos saírem do papel, para eles irem para a rua mesmo. Porque a gente está, por exemplo, esse ano a Cidade a Pé está acompanhando as reuniões do Fundoza, que é geralmente o caminho que o Projeto Segurança Seguradora tem para virar realidade, para chegar a realmente ter financiamento e ser licitado. E a gente vê, então falando sobre o Fundoza um pouquinho, acho que essa questão que o Mauro tem trazido de cronograma e de tentar colocar etapas de curto, médio e longo prazo para a gente vencer é importante, porque o que a gente já está vendo esse ano no Fundoza, a gente está em junho já, é que dinheiro de segurança viária e de calçadas está sendo redirecionado para recape. Isso acontece 100% das vezes, a Secretaria justifica que é porque teve algum atraso no projeto ou na licitação e aí acabou que não conseguiu

executar, e o recape executa. Então assim, quando tem algum atraso, o dinheiro a gente perde o recurso para o recape. Então, muito bem. Aí eu estou entendendo que vocês estão fazendo dois tipos de trabalho, para ver se isso faz sentido. Quer ver o que você falou, Luísa. Um trabalho que é o das 30 ou 50 áreas ou 246 áreas de concentração de atropelamento de pedestres, que é apagar incêndio, que é matar o barato do inimigo, que é importante. E o outro trabalho, que é o que vocês falaram com o macro das áreas calmas, mas que na verdade é um trabalho estratégico de análise mais aprofundada do território, para fazer um trabalho preventivo e estratégico mesmo na cidade. Aqui tem um hospital, aqui tem uma escola, enfim. Que pode ser área calma, pode ser rota escolar segura, não importa muito. A diferença é o tipo de análise. Um vem da lógica de aqui tem muito atropelamento, vamos lá apagar esse incêndio, e o outro é análise preventiva e estratégica da cidade. É por aí. Faz sentido isso que eu estou falando?

01:21:58 Luiz Rebelo: Bom, deixa eu tentar explicar.

01:22:00 Cauê Jannini: Eu vou continuar, só queria entender essa diferença.

01:22:02 Luiz Rebelo: Esses 246 pontos, que são os 60 pontos, são os locais que foram determinados num trecho onde ocorre o maior número de acidentes. Vou dar um exemplo: se você pegar uma via, vou chutar, não sei se é ela, mas se você pegar uma via completa, a Sabotemba, que tem 15 quilômetros, 10 quilômetros, e você analisar ela como sendo a via prioritária em atendimento, porque ela tem o maior número de acidentes fatais, nem sempre é uma realidade em cima do que o Marcelo propôs no trabalho dele, que é concentração de acidentes. Ou seja, pode ser que essa Sabotemba seja, em número de acidentes, a maior, mas em concentração de acidentes seja a Augusta, por exemplo, porque lá está morrendo muita gente num pequeno espaço de tempo. Então a ideia é que a gente atenda esses acidentes emergenciais, ou seja, prioritários, que têm que ser atacados de imediato, e a outra coisa é o planejamento da cidade, a gente tratar áreas comerciais. São só esses dois trabalhos. Nós fazemos rota escolar segura, rotas acessíveis, que são voltadas a piso tátil e pontos de travessia sonora, então a gente tem vários trabalhos que são feitos aqui: rotas completas que participamos, território educador, ruas abertas, então existem vários trabalhos, todos voltados à questão do PDS. Nós estamos priorizando o que a gente entende que seriam as necessidades de imediato, para que a gente possa atender o mais rápido possível e no menor tempo possível, porque um projeto menor, entende-se que será implantado muito mais rápido do que pegar uma avenida da Sabotemba, que tem um custo muito maior para atendê-la como um todo. Então se eu atender, por exemplo, a Rua Augusta, que é a prioritária, como eu comentei agora, e tem necessidade de ser atendida nesse momento, talvez focar nela e implantar para tentar eliminar os

acidentes que ocorrem em maior número, com uma concentração menor de extensão. Essa é a ideia, entendeu?

01:24:03 Cauê Jannini: Entendi. Não, perfeito, acho que faz sentido, era isso que eu estava entendendo. E aí me vem a pergunta: pensando de forma estratégica do ponto de vista de execução, faz muito sentido que vocês estejam estruturando uma metodologia para isso ganhar escala. Isso é a grande chance que eu acho que a gente tem com esse grupo de trabalho, tentar ganhar escala para a execução de projetos de segurança viária, que é o que não tem hoje. Agora, seria extremamente estratégico, se for possível, a gente conseguir levar, eu não sei se é possível, eu não sei qual o procedimento, mas levar uma parte desses projetos que já estejam prontos, que já tiveram tempo de ser feitos esse ano, para serem apresentados ao Fundoz, para estancar esses recursos que estão indo muito rápido, estão saindo do que importa, que é segurança viária, e vão ser gastos com recap, que já tem muitos recursos de outras fontes. Vão ser gastos pelo simples fato de ser mais fácil gastar com recap, mais rápido. Então, eu queria fazer essa provocação. Não sei se vocês já pensaram nisso, mas se tem como ter uma visão de curto prazo para este ano, até de repente realizar o que vocês estavam chamando de piloto, fazer o piloto, testar algumas coisas com os recursos recortes que o Fundurb tem esse ano, inclusive enquanto vai estruturando a coisa no mais longo prazo para o ano que vem, ter mais escala ainda.

01:25:36 Luiz Rebelo: A ideia realmente é essa. A ideia nossa é que a gente tem que ir pronto o mais rápido possível. Então, a gente já tem algumas coisas para tentar discutir com a nossa inteligência, gerência. Tendo tudo certinho, a gente tem que mandar para frente para tentar focar no próprio projeto executivo e já tentar implantar para esse ano. A ideia nossa é que o mais rápido possível seja implantado. Para a gente poder, inclusive, ir para pegar o antes e depois, não é uma coisa que a gente vai conseguir pegar de imediato. Tem um período mínimo de avaliar se houve resultado positivo ou não. Pelo menos uns seis meses, a gente não vai conseguir ter nenhum resultado dizendo se aquela intervenção realmente surtiu efeito no que nós esperávamos.

01:26:25 Cauê Jannini: Sim. E aí a gente pode, inclusive, como Câmara Temática, última sugestão: quando tiver, nós temos aqui 10 projetos, 15 projetos que já dá para apresentar. A gente, como Câmara Temática, faz um ofício à Secretaria de Mobilidade e à CET falando: "olha, apresente-se de forma profunda, apresente-se de forma ampla". A gente pode fazer esse tipo de pressão para chamar a atenção da Secretaria, para que, com a importância disso que existe, isso está pronto e já pode ir para a etapa de execução. Enfim, eu me estendi um pouco nisso, mas pode ser. O importante é não perder de vista isso, para não perder esse recurso.

01:27:17 Meli Malatesta: Acho que sou eu agora, não é? Eu estava vendo aí as dúvidas e as colocações. Eu acho importante, se for o caso, a gente fazer uma reunião extraordinária para a gente discutir. Eu acho importante, por exemplo, a gente tem vontade de participar e ficamos super satisfeitos com essa matriz, dessa planilha de decisões das ações que vocês estão pensando. Mas a gente gostaria de participar desde o começo. Eu vejo que o começo é a gente também dar uma, se for possível, vocês destrincharem essa planilha e a gente poder colaborar ou discutir algumas ações, amadurecer melhor. Eu acho que seria um bom caminho, acho que tem que começar por aí. A gente pode marcar uma reunião e aí vocês apresentarem essa planilha inicial e, inclusive, me parece que foi por ela que vocês chegaram nessa listagem de locais.

01:28:38 Luiz Rebelo: Meli, não. A listagem foi depois. Esse trabalho dos locais foi o trabalho com o Marcelo Espel, uma nova técnica que ele fez. Desse trabalho do Marcelo Espel é que a gente migrou para ver como vamos atendê-las e certificar realmente essas intervenções todas, a necessidade desses 46 pontos que a Luiza comentou. A gente quer estruturar, na verdade, uma coisa para além desses pontos. É um trabalho que complementa o do Marcelo, mas ele serve para todos os outros modos também. Na verdade, é o seguinte. O Marcelo está contido na matriz de ações, entendeu?

01:29:13 Meli Malatesta: Não, isso que eu queria saber, porque inclusive a gente pode entender esse rol de locais que vocês colocaram e de ações necessárias, e também ajudar vocês a chegar numa priorização e conseguir atender aí o que o Cauê está falando, de ser o mais rápido possível, para a gente, como é que fala, marcar território, como o cachorrinho que levanta a perna e faz xixi no poste. Para a gente marcar território para os próprios tomadores de decisão que estão no nível mais alto, e o Dawton sabe disso, a pressão que às vezes se exerce por conta de um ou outro pedido que vem de vereador, de juiz e de outras situações, e isso acaba caindo no colo de vocês e comprometendo todo um trabalho e todo um esforço que leva à execução desse plano. Isso é uma coisa importante. Então, eu acho que vale a pena a gente fazer essa reunião, discutir e destrinchar essa metodologia, já associando o lado prático à aplicação dela. A metodologia é ótima para vocês não se perderem e para a gente também, ao longo do desenvolvimento, não se perder. Então seria essa a minha sugestão.

01:31:17 Rebelo: Será um prazer, Meli. Você, a Rose.

01:31:23 Dawton Roberto Batista Gaia: Está aberto. Está aberto.

01:31:23 Meli Malatesta: Perfeito. E a Michele vê aí como que a gente...

01:31:32 Michele Perea Cavinato: Dawton, eu vejo o grupo da Câmara Temática tão técnico, a gente conseguiu fechar um grupo muito técnico, muito bom. Talvez essas reuniões técnicas pudessem ser trazidas para a Câmara. Não sei se elas serão produtivas dessa forma, ou se é melhor realmente fazer uma reunião à parte. É uma avaliação sua.

01:31:50 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu acho que o trabalho específico, Meli, a gente tem que fazer à parte. Tem que abrir o mapa na mesa, todo mundo tem que olhar, todo mundo tem que ver, todo mundo tem que ler os relatórios, todo mundo tem que participar. Se quiser participar de fato, um trabalho desse é muito grande. Se as pessoas querem participar, se preparem, vão ter que trabalhar muito para poder entender o que está acontecendo. Porque é isso que está acontecendo com esse grupo aqui. Eles estão super atarefados, porque é muita coisa para fazer. Você vê que nós estamos nessa fase ainda de elaboração de matriz, que realmente é importante. Essa matriz feita é um passo enorme na direção do que a gente pretende. Só que é só uma matriz, né? A gente fala "só", parece que está desqualificando, mas não é. É uma matriz muito importante que precisa ser feita, mas a partir daí nós temos uma direção para fazer todos os nossos trabalhos. E o objetivo é plano de ação. Eu sempre falo isso para o Luiz e para a Luiza: cadê o nosso plano de ação? O plano de ação tem que ser dividido em três partes. Imediato: o que é imediato? Eu lá tenho dez cruzamentos, dos 30, 10 cruzamentos eu posso fazer, mexer nos tempos semaforicos, ou colocar um semáforo no lugar, ou colocar uma travessia elevada naquele lugar. Eu posso fazer isso de imediato. Um segundo ponto seria um projeto um pouco maior, que precisa buscar recursos fora mesmo para poder implantar. E um terceiro, quando é uma coisa muito grande, realmente que tem que ser feita. Mas eu estou ansioso, tanto quanto vocês, de: cadê o projeto? Estou falando sempre para o Luiz: "Luiz, cadê o projeto que eu quero botar embaixo do braço e vou correr atrás do recurso que eu quero implantar?". Eu quero mostrar para todo mundo o que nós estamos fazendo, porque é isso que está faltando. A gente quer fazer, de fato. Eu sou um fazedor. Eu sempre falo isso. Eu sou um fazedor. Então, eu quero, de fato, um plano de ação para a gente poder começar a buscar os resultados que a gente tanto está empenhado em buscar. Gente, eu vou ter que sair, desculpa, eu tenho que sair realmente. Eu vou abandonar vocês aqui, mas continuem. Bom dia para vocês.

01:34:07 Michele Perea Cavinato: Dawtinho, você poderia ficar com um fone portátil aí, com celular?

01:34:09 Dawton Roberto Batista Gaia: Vou entrar pelo celular aqui.

01:34:14 Michele Perea Cavinato: Combinado.

01:34:15 João Moreirão: É bom. E não seja atropelado pelo caminho, tá? Não.

01:34:22 Michele Perea Cavinato: Vamos lá. Obrigada, Dawton. Fique à vontade.

01:34:28 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom dia para vocês. Obrigado.

01:34:35 Rose: Duas perguntas. Eu abri aqui os 30 pontos. São 50. Na realidade, são 30. Está difícil de ler ali: 30 pontos, 30 vias. Eles estão em hierarquia de ordem? Ou é uma ordem aleatória? E não tem trechos? A metodologia do Marcelo já identificou os trechos ao longo desses locais?

01:34:51 Luiz Rebelo: São pontos, na verdade, é por extensão. Então, é concentração de atropelamentos fatais por aproximação. Então você imagina que naquele cruzamento, no cruzamento tem aqueles acidentes que a gente tem que analisar aquele local. Só que às vezes vêm dois ou três. Eu entendi a pergunta do Rose. A lista é das avenidas mesmo. A gente pode, a gente tem que marcar as áreas que vamos selecionar. Dentro das avenidas tem alguma área, ou tem duas áreas, entendeu? Aí a gente tem que selecionar o trecho que é o que você está querendo.

01:35:40 Rose: Exatamente. Você vê que aquele mapinha que você tem na apresentação é daquela forma que ele nos apresenta aquela concentração de acidentes por acidente. E, no verso, ele nos coloca também os endereços por numeral. Como é o piloto, facilita para a gente entender. E eu concordo com a Meli. Acho que a reunião, para esclarecer, talvez ajude até na elaboração dos projetos e no entendimento desse fluxo que o Cauê está sugerindo, porque, por exemplo, as ruas completas da cidade de Tiradentes e Cachoeirinha constam nas reuniões do Fundurb como estando na secretaria, entendeu? E a gente fica sem saber direito qual foi o motivo, por que não saiu. Já são quatro ou cinco anos, é muito tempo. E essa é a questão da urgência das mortes que continuam acontecendo, e a gente tem projetos prontos que poderiam reduzir ou minimizar os impactos, e ainda estamos perdendo vidas. Então acho que é importante.

01:36:59 Luiz Rebelo: Tem projetos encaminhados para a secretaria também, que a gente já encaminhou, tem um monte de coisa. Essas reuniões presenciais são bem legais. A gente pode mostrar para vocês o que nós estamos fazendo, o que nós encaminhamos também.

01:37:14 Rose: Era só isso. Se puder passar a listagem com as áreas, a gente...

01:37:16 Luiz Rebelo: Eu passo o mapinha depois para vocês.

01:37:23 Rose: O mapa, para mim, não precisa que a gente consulte as áreas. É isso. Obrigada, viu?

01:37:54 Sabryna Silva: Olá, bom dia. Estou com duas dúvidas. Obrigada. Parabéns pela apresentação, muito explicativa, bem interessante. Agora, a minha dúvida, até a Rosi comentou e o Cauê também, essa questão dos pontos, tem 256, aí vai ser separado os 50 e vai ser dividido por prefeitura. Eu não entendi muito essa questão.

01:38:39 Luiz Rebelo: Posso tentar explicar essa questão? Pode, pode, é mais fácil. Na verdade, são duas coisas diferentes. Essa metodologia que o Marcelo Espel apresentou da outra vez lá, ele apresentou para o Dawton, para nós, que pertencem à mesma superintendência, 246 pontos iniciais onde ocorrem os acidentes mais graves, os atropelamentos fatais. Desses 246 pontos, nós vamos analisá-los todos. Desses 246, o Jones nos disponibilizou, até o momento, esses 50 pontos que estão aqui na apresentação. Desses 55 pontos, nós estamos pegando os 30 primeiros e fazendo uma metodologia e analisando um a um. É isso. Então esses pontos são análises da metodologia apresentada para a gente e a gente ratificou, entendendo que essa metodologia é apropriada. Em cima dela, estamos certificando que está tudo certo e podemos analisar ponto a ponto. As áreas calmas são um planejamento da cidade como um todo. A gente vai analisar áreas da cidade de São Paulo que têm envolvimento com a área comercial, com escolas, com transporte coletivo, com serviços, e analisar a necessidade de intervenção, uma vez que ocorrem atropelamentos fatais também nessas regiões, através dos PDS. Então, são dois trabalhos que têm envolvimento com a nossa metodologia, mas que são apartados em relação ao trabalho. Os 246 pontos são um trabalho e as áreas calmas são outro. Têm envolvimento com o PDS, mas são dois trabalhos distintos.

01:40:29 Sabryna Silva: Tá bom. Não, ficou claro. Agora, essa questão do mapinha, da metodologia aqui, que vocês fazem a análise, da projeção de moderação de tráfego, aí inclui, para a Prefeitura e para a CET, a questão da iluminação pública das calçadas e das faixas de pedestre.

01:40:53 Luiz Rebelo: Sim. Um dos itens que a gente avalia é a iluminação pública. E aí, solicitar os órgãos competentes que regularizem a situação.

01:40:57 Sabryna Silva: Que façam a situação. Não, ficou claro. Ficou claro, sim. E aí eu quero agradecer também a todos, principalmente a vocês. E eu acho também fundamental, eu até comentei outro dia, a questão das reuniões presenciais, porque

eu acho que isso ajuda. A gente participar é muito importante. Eu falei para o Michel também, acho que vale muito a pena. Tá bom? Mas obrigado, esclareceu. Obrigada.

01:41:34 João Moreirão: Oi, bom dia. Bom, eu vim aqui como "xereta", como convidado, e realmente estou impressionado com o conhecimento de todo mundo aqui numa área em que eu sou calouro. Eu achei o trabalho que foi apresentado muito bom, muito esclarecedor. Mas tem uma questão diferente que eu gostaria de colocar. Acho muito importante isso que está sendo feito, acho até que deveria haver mais recursos e estrutura para isso poder ser feito melhor, mas isso é outra discussão, porque é fundamental. Mas eu também percebi uma coisa: me parece claro que existe uma não integração do conjunto das decisões que interferem na vida dos pedestres, no trânsito etc., com os órgãos que tomam decisões sobre questões urbanísticas, que interferem claramente. Eu me lembro que eu estava no CMTU quando foram discutidos os projetos de alteração do PDE e da lei de zoneamento. Esse é o tipo de questão que nós não discutimos. Não foi considerado nada do que foi discutido aqui, e veja como isso é importante. Eu vejo que a Câmara fica alterando a lei de zoneamento. Agora mesmo tem um projeto em discussão na Câmara, embora mais voltado a questões de ruído, principalmente, e isso vai alterando o zoneamento. E alterar o zoneamento significa, por exemplo, comércio de rua, que altera significativamente o movimento de pedestres. Escolas, implantação de escolas, tudo isso altera significativamente o tipo de pedestres. Os pedestres que passam onde há uma escola ou um hospital são diferentes dos pedestres que moram perto de um shopping, em quantidade e, se me permite a expressão, sem hierarquia de qualidade. Um lugar onde saem crianças correndo e brincando é muito diferente de um lugar onde pessoas adultas vão fazer compras. Então a minha proposta é o seguinte: esse trabalho, eu gostei muito do que vi aqui, achei muito importante. Eu acho que ele tinha que ter um segundo objetivo, que é um objetivo de vocês criarem, digamos assim, uma análise que não só gera medidas objetivas para aquele caso, mas que cria um critério geral. Não existem milhares de motivos, ou milhões de motivos, ou motivos aleatórios para atropelamentos, para dificuldade de travessia etc. Os motivos não devem ser tantos assim. Então isso aí gera um planejamento, no sentido de que esse tipo de estudo também crie um tipo de planejamento, que a gente veja um caminho para integrar com o conjunto dos órgãos da Prefeitura, que é discutir o planejamento da cidade que altera o planejamento da cidade. Inclusive com a própria Câmara Municipal, que faz projetos para alterar o zoneamento sem considerar absolutamente nada, a não ser a ideia que está na cabeça do vereador de fazer emenda. Então, se me desculpem a sinceridade, mas a gente conhece que isso não funciona. Então eu queria fazer essa proposta: quer dizer, que não pode ser de imediato, porque tem a limitação do que a equipe consegue fazer nesse esforço inicial, mas que tenha esse norte. Nós vamos tomar, fazer isso que nós estamos fazendo, vamos propor medidas com base nessas experiências que estamos acumulando. Isso evidentemente gera um problema

do motivo de um atropelamento aqui na minha rua, provavelmente é comum a um percentual imenso de atropelamentos que acontecem pela cidade inteira. Então vocês estão fazendo esse trabalho. Mas também tem esse outro objetivo, que é criar esse conjunto de critérios, digamos assim, para que nas discussões relativas ao zoneamento eles sejam levados em consideração. Eu estou falando isso porque agora, em 2029, já vai começar, antes de 2029 vai ser revisto o PDE e vai ser revista a lei de zoneamento. E isso tem que ser levado em consideração, porque transformar, por exemplo, uma zona mista ou uma zona residencial em zona de centralidade implica em colocar escolas, hospitais, espaços para eventos culturais, além de permitir a construção de prédios onde hoje não tem. Isso vai alterar substancialmente a quantidade de pedestres. Fora que pode ter shopping e estimula o comércio de rua. A zona de centralidade, além da zona mista, estimula muito empresas. Aquelas empresas “ensombradinhas”, certo? E comércio de rua. Então, a minha proposta é essa: que o resultado desse trabalho, além de resolver o que vocês já estão resolvendo e do objetivo que vocês já têm, tenha esse norte. Vamos discutir a alteração dos zoneamentos na cidade? Sim, mas temos de considerar essas questões. Temos de considerar essa experiência, esses critérios que existem com base na experiência do trabalho que vocês estão fazendo, e este grupo, inclusive, pelo que eu percebo, está bastante integrado, para que sejam considerados. Porque senão nós vamos ter, digamos assim, eu aqui defino os zoneamentos sem considerar a mobilidade, a mobilidade fica correndo atrás do prejuízo, aí a Câmara do Transporte Público fica dizendo o que a gente faz agora com as linhas de ônibus, e ficamos num verdadeiro conflito e não numa questão integrada. Eu não sei se a minha proposta é maluca demais, mas, como eu tenho a experiência do CMPU, eu sinto essa falta de integração. Eu não vou pedir o testemunho da Michelle porque ela não pode ficar testemunhando essas coisas, mas ela sabe que realmente nós não discutimos nada de mobilidade quando discutimos a revisão do PDE. Nós não discutimos nada, nem no Executivo, nem no CMPU, nem nas audiências da Câmara, absolutamente nada sobre mobilidade quando discutimos a revisão da lei de zoneamento. E eu estou agora aqui até envergonhado, porque tudo bem, a gente não é obrigado a saber de tudo, estou vindo aqui pela primeira vez, mas eu sinto que foi um erro gravíssimo não termos feito isso. E acho que esse trabalho que está sendo feito, de análise, de verificação dos problemas etc., eu, por exemplo, como eu ando bem a pé, sou daqueles pedestres que não conseguem atravessar uma avenida de uma vez só porque o semáforo não deixa. Eu vou até a metade e depois tenho que ficar esperando abrir de novo, e se eu tiver cruzamento é uma desgraça, porque tenho que esperar todas as laterais liberarem os carros para depois ter a minha vez, fico ali esperando. Então acho que essas questões deveriam gerar um plano de ação: quais são as normas que precisam ser cumpridas na hora de decidir por que queremos que uma área vire comercial, por exemplo. Está bom, vira área comercial, mas tem que ter algumas regras específicas. Não pode virar área comercial com calçada que não cumpra a regra de um metro e vinte de largura,

por exemplo. Não pode virar área comercial sem iluminação, sem isso e aquilo, várias questões. Porque senão nós resolvemos essas questões todas que vocês querem resolver, a Prefeitura toma todas essas medidas importantes, e nós vamos, a partir de uma discussão que não considera a mobilidade, garantir um emprego permanente para quem está correndo atrás do problema. Vamos gerando novos problemas, não novos porque são situações diferentes, mas novos porque são as mesmas situações sendo reproduzidas e gerando os mesmos problemas. É isso. Eu gostaria só de dizer isso. Foi o que eu pensei com base na outra experiência. Eu sinto que precisamos caminhar para esse norte aí. E uma das coisas, só para encerrar, que me inspirou foi que eu tinha visto que o pessoal dessa Câmara acompanha as discussões do Fundurb. Já vem acompanhando as discussões do Fundurb há algum tempo. E a falta da consideração dessas questões no Fundurb me pareceu um problema, levantado aqui, me reforçou essa ideia da falta de integração do conjunto dos problemas. Então eu estou levantando esse norte, digamos assim, para que a gente possa ter. Seria maravilhoso na revisão do PDE e na posterior revisão da Lei de Desenvolvimento Urbano, que acaba sendo uma necessidade obrigatória, se as questões da mobilidade tivessem um peso especial. Porque, afinal, não dá para morar, não dá para viver na cidade e não sair do quarto, né? A gente tem que andar na cidade. Então é uma questão essencial. É isso. Obrigado.

01:52:51 Luiz Rebelo: Posso concluir? Só rapidamente, porque isso está no nosso plano, tá? As 42 ações têm intervenções entre secretarias, entre outros órgãos. Então a gente tem essa ação prevista na nossa matriz. No dia em que a gente conseguir abrir a matriz para todos, vocês vão ver que a gente tem lá as relações institucionais da CET e da Prefeitura, ou seja, a gente prevê a necessidade de integração entre as políticas. Porque o que a gente falou hoje foi de duas ações específicas, que abrangem projetos específicos. Mas, no nosso pensamento, quando a gente abrir essa matriz de ações para que a gente desenvolva de maneira sistêmica o plano de segurança viária, não só para pedestres, mas para todos os outros modos, é claro que a gente prevê a necessidade de integração. No dia em que a gente abrir a planilha, vocês vão entender.

01:53:55 João Moreirão: Muito bom. Então, não fiz tanta besteira. Eu só não sabia que vocês estavam prevendo.

01:54:07 Lea Smt: Oi, bom dia a todos. Então, eu queria complementar só rapidamente. Na verdade, eu tenho ouvido o Cauê falar já há algum tempo com a preocupação de direcionar projetos voltados para a mobilidade ativa, principalmente, e usando o recurso do Fundurb, o que eu acho maravilhoso. Então eu queria deixar sugerido aí, acho que o Dawton voltou, pelo que eu tinha visto, se a gente não teria algumas ações já práticas, pela nossa experiência de bastante tempo na empresa, para

que a gente pudesse apresentar para ele, nem que fosse num formato funcional, e não perder essa verba que está sendo redirecionada, como ele já disse várias vezes, para recursos de recape. Então eu queria deixar essa sugestão, porque quando eu e o Dawton fizemos os trabalhos de mobilidade, eu identifiquei vários lugares que precisariam, por exemplo, de coisas simples: um refúgio maior, uma travessia alargada, pontos, lugares onde faltam travessias e outras séries de coisas. E queria saber se poderia deixar até para o Dawton a pergunta de se a gente poderia fazer essa apresentação enquanto se desenvolve mais essa proposta, os estudos e as análises que estão sendo propostas pelo grupo. Então eu queria deixar isso, para que a gente não perca esse recurso do Calum, como ele vem falando já várias vezes. E uma outra coisa que eu queria também deixar salientada, rapidamente, é a respeito do olhar de planejamento. Lógico que a gente tem que priorizar a segurança, isso é maravilhoso, acho que ninguém vai questionar, mas que faça parte desse trabalho também um olhar para as vias locais, miolos de bairro, que a gente considere a caminhabilidade, e não só a caminhabilidade, mas também a acessibilidade universal para pessoas com deficiência, e também as bicicletas, e não só isso, mas a convivência, como hoje a gente tem os *parklets* e outras questões que podemos pensar. Então por que uma rua local, quando é recapeada, e isso já aconteceu, os carros passam voando e a rua vira uma pista perfeita para velocidade, e a gente não tem nenhuma intervenção que entregue para os lotes lindeiros, que no caso são os moradores, uma rua de convivência mesmo, ou uma mobilidade priorizada para caminhabilidade, deslocamento universal e bicicleta? Então eu só queria complementar que entendi que seria importante também que esse item fosse considerado. Obrigada, gente.

01:57:19 Elio Bueno de Camargo: Então, Leia, eu queria só apenas falar que já conversamos com o Luiz, a pedido da Secretaria do Verde, nós vamos fazer um estudo local do Butantã, do local do Corredor Verde, então isso tá previsto, e espero que a gente tenha isso. Obrigado.

01:57:51 Michele Perea Cavinato: Obrigada, seu Elio. Agradecer muito a Luísa, Luiz, o Marcelo Espel, todos que participaram, Cauê. Obrigado, gente. Obrigado, obrigado. Marcelo, obrigado. Boa tarde a todos, encerrando a gravação aqui.