

Reunião da Câmara Temática de Mobilidade a Pé

Data: 15 de Junho de 2020.

Horário: 10:00-12:00 (online)

Participantes | Poder Público:

- Luiza Gomide – CET
- Evely Trevisan Lacerda – CET
- Rosa Oliveira – CET
- José Eduardo Canhadas – CET
- Nancy Schneider – CET
- Eduardo Macabelli - CET

Membros da CT de Mobilidade a Pé:

- Elio J. B Camargo
- Mauro Calliari
- Gilberto de Carvalho
- Ana Carolina Nunes
- Sandra Ramalhoso

Observadores:

- Gláucia Maria
- Grazielle Souza
- Letícia Sabino
- Juliana Cruz

Luiza – Abriu a reunião e comunicou que as reuniões da CTMP provavelmente serão online durante algum tempo. Enunciou a pauta: 1) revisão do Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias;) e 2) aumento dos óbitos de pedestres e ciclistas 2018-2019 (2,9%).

Ana Carolina – Vocês não têm nada para apresentar hoje?

Luiza – Não temos. Em relação ao número de mortes de pedestres temos que nos aprofundar mais. Pelo que eu vi no relatório, o número de acidentes de pedestres caiu de 350 para 341, no entanto o número de mortes aumentou o que indica que um único acidente atropelou mais do que uma pessoa. Foi o que entendi por esta análise; porém, precisamos nos aprofundar nos dados e nos fatos especificamente (como e onde aconteceram), para tirarmos algumas conclusões. Isto não foi feito ainda.

Élio – sei que a CET realiza ações genéricas na cidade; porém, não são específicas em acidentes envolvendo mortes de pedestres. É necessária uma análise específica para cada acidente a fim de avaliarmos como vem ocorrendo e, através disto, tomar ações gerais. Agir como age a aviação (para cada acidente um estudo aprofundado para depois atuar em cima

das causas). Acho que a área operacional, que fez aquele estudo mostrando para nós os 70 cruzamentos da cidade, poderia fazer o mesmo trabalho, dividindo pelas GETs, levantando as causas e em cima disto realizar ações específicas; do contrário não saímos disto.

Luiza – queria apenas comentar que se olharmos o relatório da evolução das vítimas no trânsito - claro que nada reduz o problema do aumento de vítimas (2,9%, sendo 10 vítimas a mais) -; porém, se olharmos a evolução de 2010 para 2019 podemos ver que o número de mortes (7.609) vem caindo: em 2017 (3.600), em 2018 (3.350) e em 2019 (3.289). Há uma queda expressiva; a redução de velocidade nas vias teve uma importância muito grande em relação à esta redução de acidentes e é óbvio que não podemos parar uma vez que a meta é “0” mortes no trânsito; mas há uma evolução, sim. Todo trabalho que vem sendo elaborado, inclusive os projetos cicloviários, todos abrangem a segurança no trânsito, sobretudo dos modos ativos. Concordo que precisamos fazer uma avaliação para entender inclusive se há, em determinados locais, recorrências de acidentes. Não sei dizer agora se há recorrências. A queda no número de acidentes em relação aos pedestres indica que houve acidentes mais graves em 2018, pois o mesmo acidente deve ter atropelado mais de uma pessoa e temos que entender. Muitos profissionais do corpo técnico da CET fizeram um curso no início do ano que foca exatamente na questão de detalharmos as possíveis causas dos acidentes de trânsito para entender como eles acontecem e tentarmos solucionar os problemas. Não só culpabilizando o condutor do veículo, mas analisando o desenho da via, a sinalização, etc. que abrangeram aquela situação e que fez com que o acidente acontecesse. É um processo e acho que estamos evoluindo. Tivemos de 2018-2019 este aumento de 2,9% de óbitos de pedestres e sem dúvida temos que continuar trabalhando para termos uma redução.

Gláucia Pereira - queria complementar que no ano passado foi lançado o Plano de Segurança Viária, mas pelo que vi isto não foi mencionado no relatório e parece que estamos na mesma situação; não há explicação do que foi feito alcançar esta redução em relação às mortes de pedestres. Parece que não saímos do lugar. Estávamos numa tendência de queda desde 2010, mas deu uma estagnada nos últimos anos. As pessoas estão morrendo todos os dias e não importa muito o número de 2010, porque ainda estamos longe da Visão Zero. Não houve ação de segurança viária para entender esta questão “0”. Foi lançado um plano, uma plataforma e nada disso está sendo considerado nesta análise dos dados. A análise ficou baseada no número total de mortes que só foi reduzido pela proibição da circulação de motocicletas nas Marginais; não houve nenhuma ação, de fato, de segurança viária para tentar entender o problema de forma mais completa. Estamos em junho e é grave. Se olharmos os números do INFOSIGA deste ano, mesmo com a redução das pessoas teoricamente circulando na pandemia, o número continua não caindo, continua sendo preocupante. Queria colocar que é algo urgente e não somente uma questão de ficar olhando os gráficos percentuais do relatório; são 350 pessoas mortas e é bastante por ano ainda só de pedestres.

Gilberto - complementando um pouco o que a Gláucia colocou em relação à segurança, gostaria que parássemos com a visão somente de número de mortos. Na realidade teríamos uma redução de mortos se o planejamento da SMT realmente incluísse o pedestre como uma forma de locomoção. Não sentimos uma atuação de vocês em cima disto. Naturalmente que é importante a atuação de vocês de estudar as causas das mortes ocorridas, mas os movimentos precisam acontecer antes que essas mortes ocorram. A segurança não deve acontecer somente onde as mortes são registradas, mas na cidade

toda. A SMT deve mostrar que está se atualizando em relação aos outros centros urbanos com medidas inclusivas da Mobilidade a Pé; este modo deve estar incluído no Sistema de Mobilidade. Parar de ficar olhando apenas para os índices de mortes. Conseguimos ver o esforço que é feito para o trânsito viário; onde está o investimento para a Rede de Mobilidade a Pé? Ela deve ser inclusa realmente no sistema. Fica parecendo que morte de pedestre é um estorvo para os carros. É a impressão que fica. Não gosto do pensamento onde se deve agir somente nos cruzamentos onde há maior número de mortos. Não são somente esses lugares que precisam ser atacados. É necessária uma preocupação com calçadas e travessias na cidade toda.

Ana Carolina – queria complementar Luiza, que a gente já vem trazendo esta demanda há 2 anos pelo menos; de que estava evidente que estávamos num processo de reversão de queda nas mortes no trânsito, principalmente quando falamos de pessoas a pé e de bicicleta. Como você destacou que a redução de velocidade tem um papel muito importante nisto, queria lembrar que não esgotamos essa estratégia; existem muitas áreas na cidade onde é possível ou reduzir o limite de velocidade máxima, ou implantar estratégias de redução da velocidade exercidas pelos veículos com as ações de “áreas calmas”. Esta é uma ação que está a passo de tartaruga e sabemos que isto era extremamente importante para aumentar a segurança nos deslocamentos a pé. Queria lembrar, como a Gláucia disse, que a manutenção de número de ocorrências de feridos e mortos durante o período de isolamento social, acende um sinal vermelho em relação a isto. Pouquíssimos carros rodando na cidade e mesmo assim continuou sendo perigoso circular a pé e de bicicleta. É um sinal de que as velocidades exercidas não são compatíveis com a vida. Fica cada vez mais evidente que temos cada vez mais ocorrências porque não temos um sistema seguro e a CET optou por parar com seu processo da redução da velocidade, que foi feito até 2016. Não continuou explorando essa estratégia que poderia ser boa para todo mundo.

Luiza - penso que a CET não se conformou; nós que lidamos com este trabalho continuamos fazendo o nosso trabalho da melhor maneira possível e sempre buscando incluir, sim, os modos ativos na matriz da mobilidade. Em relação ao que o Gilberto disse, não trabalhamos somente com o número de mortes e tentando resolver porque aconteceu o acidente; pelo contrário. Temos duas áreas na Companhia que aparentemente tratam da mesma coisa: temos uma área que trata pontualmente sobre focos de acidentes ou índices em determinados cruzamentos e ela vai tentar resolver aquele problema, que é a Gerência de Segurança de Tráfego - GST) e temos também, em GPL, o Departamento de Políticas de Mobilidade - DPB onde há o desenvolvimento da metodologia da Rede Prioritária de Mobilidade a Pé, que leva em consideração prioritariamente o volume de pessoas que circulam antes de avaliar o número de acidentes. A partir desta avaliação, que foi o trabalho estatístico realizado por meio de contrato junto à ANTP, que estamos desenvolvendo as rotas prioritárias de pedestres e, nesse sentido, conseguimos incluir no plano de requalificação de calçadas do PEC, da SMSUB, de forma a aproveitar o investimento em requalificação de calçadas em desenvolvimento, inserindo, inclusive, elementos de moderação de tráfego por meio de ampliação de calçadas nas esquinas e, em alguns casos, em meio de quadra para melhorar as travessias dos pedestres.

Foram feitas vistorias nos locais para tanto. Portanto, no trabalho da Rede de Mobilidade a Pé, o conceito não é trabalhar como refém dos acidentes. Há um trabalho, sim, para determinar os acidentes, mas o trabalho da rede engloba várias outras variantes, por exemplo, o uso do sistema viário, o volume das pessoas que circulam por um determinado local, o nível de serviço das calçadas e o tipo de sinalização semaforizada. Essas são as

avaliações que levamos em consideração e são prioritárias em relação ao número de acidentes, até porque não queremos ficar correndo atrás somente dos números de acidentes. É um trabalho paralelo; ao mesmo tempo que tentamos resolver nossos passivos (onde há maior número de acidentes e que, às vezes, são aleatórios). Inclusive, já temos material suficiente para apresentar este trabalho aqui neste fórum e vamos nos organizar pra isso. Não somos conformados e estamos caminhando. Não acho justo dizer que somos conformados com esta situação.

Gilberto - apenas uma observação; talvez tenha me expressado mal. Minha crítica não foi ao trabalho de vocês; acompanhamos direto o trabalho do Manual de Desenho Urbano, sabemos do esforço da equipe técnica. Me referi de maneira geral à política da SMT. Sabemos que vocês são minoria aí. Não há como negar que durante toda esta gestão, do ponto de vista geral, o foco foi muito maior no asfaltamento de ruas do que na Mobilidade a Pé. O início da PEC foi em dezembro do ano passado e estamos acompanhando. Estamos por dentro de todos os programas, acompanhamos os trabalhos do Manual de Desenho Urbano; o passo-a-passo com o Renato. Colocamos o Manual no modo que aceita comentários, acabamos agregando várias contribuições que coordenamos para auxiliar no Manual. Consideramos vocês os únicos parceiros para brigar por mais espaço. Minha crítica é mais geral. Gostaríamos de ver o PEC mais acelerado do que foi e não somente no final do mandato com risco até em função da pandemia. Estamos juntos com vocês para dar força. O que criticamos, sim, é a política que sentimos como predominante e que privilegia o automóvel como elemento central dessa cidade.

Ana Carolina – queria também dizer que quando eu falo sobre o conformismo da CET é em relação à questão da redução de velocidade. Houve um aumento da velocidade nas Marginais com um resultado desastroso, já demonstrado em números e não tivemos revisão deste processo. É um tabu, desde 2017; não se fala mais em redução de velocidade. É em relação a isto que disse que não podemos nos conformar.

Luiza - de fato é isto que você falou Gilberto. Com o recurso de investimento nas calçadas via PEC, mudamos o nosso foco para que realmente pudéssemos implantar alguma rota nossa. Nosso objetivo é que, o que hoje chamamos de PEC, seja a Rede Prioritária de Mobilidade a Pé que será estabelecida e que é dinâmica de forma que defina quais calçadas vão receber investimento. A Rede de Mobilidade tem que estar nesta lista que compõe o PEC como via prioritária para implantação de obras; obra de moderação de tráfego, que abranja não só ampliação de calçadas, mas a implantação de sinalização, mudança de ciclo, etc.

Mauro – sugiro uma separação dos tópicos, pois estamos entrando num tema muito amplo para esta reunião. Sugestão: **A)** em relação aos **óbitos** - que vocês fizessem uma apresentação de vocês, mas não de 2019; uma apresentação talvez do Luan, com números atualizados pois, a percepção que estamos tendo é que diante da redução do movimento de automóveis na cidade nos meses de março, abril e certamente maio, deveríamos ter uma redução expressiva de mortes, como aconteceu em NY, onde comemoraram 2 meses sem nenhuma morte de pedestres. Deveríamos ter este número para focarmos e de fato entendermos o que aconteceu do ponto de vista de mortes. **B)** em relação à pandemia, seria interessante que SMT transmitisse para nós o que foi feito neste período, o que está dando certo. Precisaríamos discutir quais são os riscos daqui para frente. Principalmente da mobilidade, falando das estações, em relação à ligação entre pedestres e ônibus. Um

panorama de vocês sobre o que está sendo feito diante desta volta às atividades e como é que podemos ajudar para aumentar a distância das pessoas andando nas calçadas. Quais os grandes pontos críticos de calçadas em que as pessoas não têm como ter 2m de distância sem ir para a rua. Sobre as faixas verdes, deveríamos ter um plano já discutido (8 a 10 pontos na cidade para poder evitar isso. **C)** Sobre o **PEC**, vou compartilhar uma foto da **Paes Leme**, que faz parte do programa de calçadas. Não sei como está sendo feita a vistoria da obra, mas já acende uma luz em relação ao trabalho realizado. As ligações, o tipo de encaixe, entre outros. Me parece uma obra não muito bem-feita. Sugiro uma vistoria por parte de vocês e imagino que verão questões mais profundas do que as que vejo e acho que não deveria ser aprovada do jeito que está, com remendos. Quais as medidas que são adotadas em relação às aprovações do PEC?

Luiza – em relação às obras de calçadas a CET não atua diretamente. A responsabilidade é de SMSUB e das Subprefeituras. São aprovadas e realizadas pelas Subprefeituras. Podemos encaminhar para uma avaliação expondo as fotos, por exemplo, que vocês nos enviariam; além disso nós mesmos poderíamos ir aos locais para vistoriá-los.

Mauro - em relação a isso, devemos nos posicionar. Isto aqui deveria ser uma Câmara Temática que corta transversalmente todas essas questões. Se vocês não têm a intenção de enviar para as Subprefeituras e aí tem a ver com o trabalho do Manual; eu estou falando de uma coisa básica, simplesmente como se aprova um padrão. Se as coisas estão fora de padrão, me surpreende como essa Câmara seja incapaz de enviar isto para a Subprefeitura.

Luiza - não disse que não vamos tomar uma atitude. Falei que podemos enviar um relatório para os responsáveis pela obra. No mínimo eles devem atender a Lei de Calçadas que contempla vários elementos; se não contemplar, vão ter que refazer. A informação que o Nilton trouxe para nós quando veio fazer sua apresentação é que estariam atendendo tudo que está dentro da norma já aprovada. Se está fora do padrão é claro que precisamos encaminhar um documento, inclusive com apoio de vocês que fazem esta ponte. Está claro que a gente precisa sempre ter como convidado alguém da SMSUB, sobretudo num momento de requalificação das calçadas que integram o PEC, porque já encaminharíamos essa demanda. Devemos colocar como um membro que deverá ser sempre convidado para participar dessa reunião.

Gilberto – apenas um esclarecimento, o próprio Engo. Nilton nos garantiu que a Secretaria de Obras é que filtraria; ficou tudo centralizado na Assessoria da Secretaria de Obras e Serviços. É um Departamento que reúne todas as Subprefeituras. O Nilton foi muito claro: os pagamentos só seriam feitos com o aval deles. O que é bom, pois é um critério técnico. Quem deve estar conosco o tempo todo é a Assessoria Técnica da Secretaria de Obras e Serviços (Nilton). A Secretaria pode recusar um serviço que não está de acordo, sem atender nenhuma pressão política. Vamos ver.

Canhadas – ele (Nilton) está fazendo isto. Tudo que a CET vê que não está no padrão, repassamos para ele que, por sua vez, repassa para a empreiteira corrigir.

Sandra Ramalho – ontem, vendo a Globo que, por sua vez, acompanhava as aglomerações, notei que no Ibirapuera a sinalização e os postes ocupam espaço no passeio (cadeira de rodas não têm espaço para passar por ali). Poderíamos aproveitar a questão da pandemia, de evitarmos aglomerações e pensar numa largura de calçadas que seja apropriada. Se uma pessoa na cadeira de rodas não consegue passar, como as pessoas

manterão o distanciamento? Outra coisa: no Arouche, parece que as obras foram encerradas e uma faixa de travessia importante para a acessibilidade ficou sem rampa (Largo do Arouche). Então, a Subprefeitura precisa ser acionada. Este é um importante momento para reivindicar melhoramentos para a mobilidade a pé. Também já falaram da Rua Boa Vista, onde não é possível um distanciamento. Imagine na periferia?

Nancy – queria voltar um pouco em relação à redução de velocidade e outras ações para os pedestres que estão em andamento. Algumas questões ficaram suspensas em função da pandemia, mas já estão sendo retomadas. Há dois planos importantes que incluem a segurança dos pedestres e estão sendo coordenados pela SMT - o Plano Estratégico da CET e o Plano de Segurança Viária da PMSP. Nesses dois planos temos atividades macro quem vem atacando a cidade como um todo. Em relação à redução da velocidade, está em andamento uma licitação de mais radares mas que, infelizmente, parou no Ministério Público, mas deve sair. É uma licitação de grande porte e, com certeza, vai mexer com velocidade dos veículos e com o número de atropelamentos. Outro projeto importante é o do Manual de Desenho Urbano, que vai mexer na forma de trabalhar os projetos de diversas secretarias, inclusive da CET; projeto macro e inovador para a Cidade. Temos os projetos-piloto de Áreas Calmas, que também se configuram como uma outra visão de tratar o pedestre. Esses projetos implantados, com certeza serão sucesso e ampliarão para toda a cidade este novo conceito de áreas calmas. Em andamento, e já adiantada, temos a capacitação de todos os técnicos da empresa em relação ao conceito “Visão Zero” que permitirá um aprimoramento na forma de trabalhar. Começaremos a elaborar projetos preventivos e não corretivos. Uma outra ação que está sendo feita na pesquisa é a criação de rotinas de trabalho para análise e contagem de pedestres com mais informações e dados dos locais críticos com maiores concentrações de pedestres. Há uma série de projetos que não são pontuais; são macro, para toda a cidade e, com certeza, farão grande diferença na mobilidade ativa.

Macabaelli - respondendo ao Sr. Élio, sobre este comitê de segurança e toda a estrutura que montamos e que faz parte de um planejamento global para podermos acompanhar ações específicas: internamente há um grupo para orientar e instituir ações em todas as áreas operacionais voltadas à Visão Zero para que se passe a utilizar ferramentas pensando diretamente na segurança dos pedestres. Essas ações estão sendo implementadas; a Nancy citou vários projetos. Temos o projeto de redução de velocidade - Áreas 40, que sairá ainda este ano. O corpo operacional será treinado ainda este ano para lidar com essas ferramentas e trazer esta nova visão mais direta e concreta para os pedestres, principalmente e estamos adaptando o curso para EAD.

Canhadas – temos uma relação direta com ATOS, o Nilton. Tudo que é problema levamos para ele; quando conseguimos identificar e ele tem uma equipe para fazer as vitórias. Tudo o que pedimos está sendo feito, conforme explicado naquela reunião em que ele apresentou o desenvolvimento da requalificação e calçadas. Vou passar para ele a questão da Paes Leme.

Élio – bem, o efeito da diminuição da velocidade terminou em 2016. Em relação ao número de mortos, devemos observar também que a partir de 2014, houve uma série de modificações em relação à segurança nos veículos; os mesmos começaram a sair com Airbags + ABS por exemplo. Isto também influenciou para a queda no número de acidentes fatais. O trabalho que os técnicos Salim, Evandro e o Gustavo fizeram nos cruzamentos e

apresentaram para nós em certa ocasião foi muito interessante. A maioria dos acidentes acontecem fora dos cruzamentos. Como o departamento operacional poderia realizar um trabalho com as GET'S para minimizar os acidentes fora das travessias dos pedestres? Normalmente fora dos cruzamentos não há sinalização com faixas, semáforos, etc. Temos uma travessia aqui no bairro que já foi aprovada desde o 2017 e não foi executada até agora. Há locais na cidade com 700/800m sem travessia de pedestres. Vocês poderiam aproveitar também para tornar permanente a Sexta Sem Carro (Boa Vista) e ampliar um pouco para a Rua Xavier de Toledo.

Letícia – achei preocupante a fala da Nancy no sentido de que os projetos ficaram parados em virtude da pandemia, quando no mundo todos vemos esses projetos sendo acelerados, justamente porque temos essa necessidade reforçada de ter mais espaço para as pessoas se deslocarem ativamente, com segurança, e agora a segurança deixou de ser só viária e é responsabilidade da cidade em promover a segurança sanitária, de saúde. Estamos aqui com uma mobilização para que as ruas sejam destinadas à mobilidade ativa e seja elaborado um plano emergencial durante a pandemia tentando dialogar com a CET e SMT. Na CET há alguma ação para um plano emergencial? Todos tem acompanhado ações no mundo de extensão de calçadas utilizando o espaço viário, tirada de estacionamento nas ruas para essa extensão de calçada, ciclovias temporárias, etc. Inclusive porque temos um problema grave no transporte público superlotado antes e durante a pandemia. Existe um Plano Emergencial? Os planos deveriam ser acelerados como está acontecendo no mundo todo.

Ana Carolina – só reforçando o que a Letícia colocou, na reunião do CMTT semana passada, quando foi mostrado quais foram as ações da CET em relação à pandemia, se falou de tudo, menos da Mobilidade Ativa. Não foi mencionada nenhuma ação emergencial voltada para a mobilidade ativa. Não sei se estão avaliando isto, mas precisamos encaminhar alguma coisa para ser feita emergencialmente pois há um problema sério em relação à lotação do transporte público. Precisamos enfrentar, pois não é cabível que simplesmente incentivemos que as pessoas migrem para os veículos particulares como solução. Isto vai contra tudo que precisamos melhorar na mobilidade da cidade.

Luiza – bem, vou falar uma parte e se puderem complementar - Nancy, Macabelli e Canhadas - agradeço. Estamos nos desdobrando e fazendo esforços grandes aqui na SMT para elaborar e implantar vários projetos cicloviários (não sei o cronograma da implantação). Não estou falando de projetos cicloviários temporários e sim das conexões 2020. São vários kms de sistemas de ciclovias e ciclofaixas que estão sendo desenhados pela Superintendência inteira. Muitos deles já havíamos iniciado com as vistorias presenciais e já fizemos várias medições. Vai sair agora um total de cerca de 130 Km de ciclofaixas, se não me engano, projetadas para implantação, que deve ser o mais rápido possível. De fato não temos um plano de emergência em relação às aglomerações tanto nos terminais, nas calçadas ou nos acessos ao transporte coletivo. Não temos hoje um plano especificamente para isto. Uma das saídas que vemos são as calçadas verdes; ampliação da calçada com sinalização horizontal.

Canhadas – em relação às ciclofaixas, já estão sendo sinalizadas e implantadas: Mofarrej, Presidente Altino, Conselheiro Furtado, Arthur de Azevedo, Guadalupe, Engenheiro Caetano Álvares e Iapó. Posso trazer para a próxima reunião o cronograma.

Élio – aproveitando a questão das ciclovias que foi colocada dentro da mobilidade ativa, a pergunta que eu faço e que complementa o que disse a Letícia (outros países estão incentivando a mobilidade ativa e a ciclovia é uma delas). Por que não compartilhar o viário com as bicicletas criando uma faixa à direita, com velocidade reduzida e devidamente sinalizada? Vocês nunca vão ter solução para a Rebouças e outras avenidas se não for feito desta forma.

Luiza – nos projetos que estamos desenvolvendo, quando não conseguimos implantar uma ciclofaixa por algum motivo e nem compartilhar nas calçadas, pois prejudica o pedestre, uma das propostas é exatamente esta: ciclorrota, compartilhando a faixa da direita com o tráfego geral. Quando não cabe a ciclofaixa, colocamos a ciclorrota.

Élio – penso que é a solução pois fazer ciclovias nos canteiros centrais não está correto.

Luiza – agora, não posso negar que ciclorrota é a última alternativa. Queremos propor sistemas cicloviários mais seguros. Hoje a informação que temos é que ciclofaixas e ciclovias são bem mais seguras do que compartilhamentos.

Nancy - esclarecendo, pois acho que me expressei mal. Não é que em função da pandemia os projetos pararam; o que eu quis dizer é que alguns estão sendo estendidos. Um deles é a capacitação que seria presencial e está sendo alterada para EAD. Alguns projetos sofreram algumas alterações e passaram por um período de atraso. O outro foi a contagem de pedestres por exemplo; dependíamos de testes pilotos para a escolha do equipamento de tecnologia e, com o isolamento, sofreu um atraso. Também já está quase viabilizado. Alguns projetos tiveram que se transformar, ganharam força e vieram para ficar. Estamos trabalhando muito e fazendo nosso melhor.

Letícia – entendo que precisam ser alterados, mas poderia ser feito um esforço para o que está sendo utilizado neste momento. Já estamos há 3 meses nessa situação, o mundo inteiro está na mesma situação e temos 1 milhão de exemplos para olhar. Talvez para a próxima reunião vocês deveriam trazer algumas respostas sobre esta questão; sobretudo de mobilidade a pé. Foram colocadas aqui ações sobre bicicletas, que são igualmente importantes, mas são deslocamentos de outra natureza. Ainda, como já estamos vivendo um momento de reabertura, essas ações emergenciais se tornam mais urgentes ainda. Queremos ajudar para que aconteça o mais rápido possível e o melhor para a cidade.

Gilberto – referente ao que colocou a Letícia, fica muito claro que precisamos de uma devolutiva disso tudo o mais breve possível. Não houve por parte da gestão nenhuma medida específica durante a pandemia em relação aos pedestres. Esta devolutiva, mesmo que seja no formato de uma reunião técnica, é urgente.

Ana Carolina – ficou claro aqui: pedimos para tratar da questão do aumento do número de mortes, conforme colocado no início. Vemos com preocupação essa tendência de queda nas mortes por atropelamentos; estava caindo e foi revertida. Como a Gláucia colocou, as ações estruturais não foram inseridas no relatório. Seria importante que vocês trouxessem o andamento das ações estruturais que visam reduzir isto. Além disso, trazerem uma possibilidade de implantação de ações

emergenciais de ampliação de calçadas com prioridade para o pedestre. Já temos casos onde em áreas de comércio com um monte de gente andando na rua, demonstrando ser uma questão muito urgente para reduzir os riscos envolvidos nisto. Gostaria de propor uma reunião para a o início de Julho para tratar: a) apresentação de ações preventivas para mortes de pedestres: b) ações emergenciais voltadas à mobilidade a pé com a reabertura das atividades: c) Visão geral do PEC (seria ótimo se vocês pudessem acionar os responsáveis por isto); d) retorno sobre nossa proposta de edital para eleições da CTMP.

Macabelli – apenas reforçando, podemos ter dificuldades para o levantamento de dados; o Luan colocou isto na ordinária do CMTT. Acho difícil conseguirmos dados de acidentes de trânsito já estratificados que possam nos ajudar neste período da pandemia. Pelo que entendi o Luan disse que já estamos com esta dificuldade. Não conseguimos num curto prazo dados estratificados que nos sirvam de referência neste período de pós-pandemia.

Ana Carolina – vocês já têm os dados do primeiro trimestre?

Nancy – acredito que não.

Luiza – vou pesquisar isto. Verificar se temos condições de ter algum dado do primeiro trimestre. É uma informação que não tenho agora.

Macabelli - abril e maio com certeza não foi possível, pois foi um período que trouxe uma excepcionalidade e deverá ser analisado com outro critério.

Mauro – INFOSIGA já tem os dados. Porque a PMSP não teria?

Nancy: a base de dados é outra.

Mauro: a Ana fez um pedido muito claro: vocês podem avaliar as condições de mostrar para nós um ponto de partida mais preciso sobre o que está acontecendo?. Estou entendendo que vocês estão colocando agora algumas objeções ao pedido. Não é aceitável que vocês já comecem a falar o que não dá para fazer.

Luiza: estamos com uma dúvida; eu convidei para participar desta reunião o pessoal do GST (Raulson e Telma) e eles poderiam talvez nos ajudar em relação a esta informação. Isto que você está dizendo é o que vamos fazer. Ver o que conseguimos de avaliação deste trimestre.

Mauro: qualquer coisa é melhor do que o que temos hoje. Começamos a reunião falando de dados de 2019. A gente não consegue falar deste assunto. Falamos em fevereiro e não falamos mais.

Luiza: nosso trâmite é sempre assim a nossa pesquisa de 2019 acaba saindo no início de 2020.

Mauro: então, mas vocês não apresentaram a de 2019. O ponto é, porque vocês não apresentam para nós os números fechados do que vocês tiverem? Comecem

apresentando alguma coisa. Não vemos um número nesta reunião. A última vez foi o Luan quem trouxe os dados.

Luiza – vocês querem uma apresentação dos dados de 2019 ou do trimestre de 2020 se conseguirmos?

Mauro: as duas coisas.

Macabelli: a de 2019 está na internet.

Mauro: ok, então vamos fazer isto, cada um vê na internet antes da reunião e quando chegarmos aqui saberemos exatamente que número discutir. Se puderem enviar o link direitinho onde temos o número mais atualizado, podemos ver aqui.

Luiza – Mauro, você me perdoe, a pauta da reunião sugerida pela Ana Carolina, se referia exatamente aos dados de 2019, dizendo que houve um aumento de 2,9% de mortes de pedestres. Este é o dado que está na internet e que provavelmente algum de vocês já viu.

Mauro: tá bom, então vamos falar de 2020.

Ana Carolina – só esclarecendo; na verdade eu gostaria que vocês trouxessem a evolução das ações dos planos que vocês mesmo colocaram como resposta. Quando questionamos o aumento das mortes em 2019, vocês responderam que existem ações que estão em andamento, ações preventivas, mas vocês não apresentaram aqui essas ações. Então é importante vocês trazerem na próxima reunião o andamento dessas ações, inclusive no cumprimento desses planos. Em que pé estão estas ações? De fato temos acesso às informações do relatório mas precisamos entender em que pé está estas ações que vocês trouxeram.

Luiza – alguém quer falar mais alguma coisa?

Rosa – temos um calendário que está no site e a próxima reunião seria 16.07. Precisamos ver direitinho essa data, pois já temos uma executiva agendada para o dia 23.06 para adiantar a reunião de julho (ordinária).

Ana Carolina: tenho uma dúvida: nossas reuniões costumavam ser à tarde, às 16h e vocês propuseram que fosse alterada para de manhã. Para vocês é melhor de manhã?

Rosa: por conta da agenda da nossa Diretora.

Ana Carolina: mas ela não veio!

Rosa: foi uma excepcionalidade, estava na agenda dela. Precisamos ver a data que vocês querem e podemos falar sobre isto por e-mail também. Seria bom um tempo para Luiza e os demais verificarem as informações.

Ana Carolina: tudo bem, para nós pode ser pela manhã enquanto mantivermos as reuniões online.

Mauro: se não for possível adiantar não vejo problemas em ser dia 17.07, daqui há um mês. Se conseguirmos andar com esta formalização dos prazos, de tudo que a Nancy apresentou hoje que está sendo feito, do plano emergencial que a Letícia lembrou, podemos ter uma boa reunião.

Luiza – podemos manter para dia 16.07 ou é melhor anteciparmos?

Ana Carolina - se houver possibilidade de ser de 6 a 10.07 acho que seria melhor. Verifiquem isto e nos retornem por e-mail por favor.

Luiza – sobre o Manual? Alguma coisa específica?

Ana Carolina – acredito que não.

Luiza – temos todas as demandas anotadas, veremos a questão da data, vamos trabalhar os dados que temos e o que podemos trazer de informação, sobretudo neste primeiro trimestre para entender o que aconteceu durante a pandemia e o que podemos fazer para mitigar a questão das aglomerações sob o ponto de vista do pedestre. É isto?

Ana Carolina – Sim.

Élio: também a proposta de tornar a Sexta Sem Carro permanente.

Mauro: e a atualização do PEC, aqueles 400 milhões, quantos foram gastos e comentar um pouco esse processo de quantos km foram construídos. E me desculpe Sr. Élio, eu não concordo com essa proposta (Sexta Sem Carro); não sei se você está falando em nome de todos e é claro que você pode propor, mas não vejo como uma demanda do grupo e poderia ser discutido em outro momento.

Ana Carolina: eu entendi que isto está dentro das ações emergenciais. É isto Sr. Élio?.

Mauro: não sei se está mas eu não colocaria esta questão no meio da pandemia pois há outras questões de serviços emergenciais que a PMSP não vai ter condições de discutir mesmo se for implantado.

Luiza – tudo anotado. Se ninguém tiver mais nada a acrescentar podemos finalizar a reunião.

Mauro: queria apenas reforçar esta questão do prazo da reunião e acho que por causa de uma semana que a gente antecipe, se for fazer diferença, e vocês precisarem desse tempo para ter uma base de dados consistentes, faremos depois. Vamos começar a reunião com vocês apresentando os dados e estimulando a gente.

Luiza – tudo bem. Se conseguirmos dados para apresentar antecipadamente, apresentaremos. Caso contrário, manteremos na data do calendário. Informaremos por e-mail.