

## Reunião da Câmara Temática de Mobilidade a Pé

Data: **22 de janeiro de 2021** (sexta-feira)

Horário: **10h às 12h** (online)

### Participantes | Poder Público:

1. Carlos Alberto S. Codesseira – CET
2. Dawton Gaia - CET
3. Eduardo Macabelli - CET
4. Evely Trevisan Lacerda – CET
5. Fernando de Caires – SMT
6. Grasieli Souza - SMT
7. José Eduardo Canhadas – CET
8. Júlio Rebelo - CET
9. Juliana Cruz – SPTrans
10. Levi dos Santos Oliveira – Secretário de Mobilidade e Transportes – SMT
11. Lili CET
12. Luan Chaves – SMT
13. Luiz Gregório - CET
14. Luiza Gomide – CET
15. Maria Teresa Diniz – Secretária Executiva do CMTT – SMT
16. Maria Teresa Fedeli - SMT
17. Michele Perea – SMT
18. Nancy Schneider – CET
19. Rosa Oliveira – CET
20. Rosemeiry Leite – CET
21. Vanessa Pessoa - SMT

### Participantes | Integrantes da CTMP, Usuários Temáticos e Regionais:

1. Ana Carolina Nunes – Mobilidade a Pé
2. Élio J. B Camargo – integrante da CTMP
3. Gilberto de Carvalho – integrante da CTMP
4. Helena Degreas – integrante da CTMP
5. Luciana Trindade – Regional Centro
6. Mauro Calliari - Mobilidade a Pé
7. Sandra Ramalhoso – Pessoas com Deficiência

### Observadores:

1. Glaucia Pereira
2. Mateo
3. Wans

**Mauro** – ok, vamos começar, a Teresa conduz a questão da aprovação da Ata da reunião passada correto?

**Maria Teresa** – tivemos algumas adequações e queremos saber se todos aprovam ou há ainda algum outro ajuste que gostariam de solicitar? Ok, consideramos aprovada. Vamos abrir nossa primeira reunião do ano, gostaria de dar as boas vindas a todos, dizer que estamos animados para mais um ano e uma administração com vocês, sempre melhorando nossa comunicação, nossas tarefas, nossas atividades e agradecer também a presença do Secretário. Passo então a palavra para o Mauro Calliari que fará a abertura dessa comunicação com o Secretário. Bom dia a todos.

**Mauro** – bom dia a todos. Secretário, é um prazer tê-lo conosco nesse início de ano. Reservamos um tempo para conhecer um pouco do seu pensar sobre o tema que discutimos semanalmente e mensalmente nas reuniões e queríamos trocar uma ideia sobre o papel do caminhar na cidade. Para tanto preparei uma pequena apresentação apenas para colocarmos todos na mesma página, pois resume um pouco do que vimos discutindo em todas as reuniões. Acho que seria interessante o senhor ter uma pouco da nossa visão e após seria bacana ouvi-lo também; no final desta sessão cada qual da CTMP poderá fazer perguntas e daí podemos preparar nossa agenda para os próximos quatro anos que, esperamos, sejam muito bons.

**Secretário Levi Oliveira** – combinado. Vamos lá.

**Mauro Calliari** - Doutor em Urbanismo pela FAU, membro do Cidadeapé e suplente da cadeira temática de Mobilidade a Pé do CMTT. Iniciou sua apresentação: “*A importância da mobilidade a pé e da CTMP na cidade*”. **Obs.: a apresentação será disponibilizada e integra esta Ata.**

**Maria Teresa** – obrigada Mauro, passarei a palavra para o Secretário.

**Secretário Levi Oliveira** – bom dia. Gostaria de cumprimentar todos, que possamos sempre, cada um de nós, contribuir de maneira muito próxima de maneira a tornar nossos dias sempre melhores. Quando tratamos do Conselho Municipal de Transportes e Trânsito – CMTT e Câmaras Temáticas e quando o Mauro perguntou quais eram as minhas intenções de melhorias, e tudo mais, digo que as minhas intenções são as vossas intenções. Todos nós somos pedestres, todos caminhamos e o cenário que temos observado, até em razão do processo que estamos vivenciando – pandemia -, a tendência são os deslocamentos a pé e temos que ter um olhar muito atencioso, cuidadoso e ouvirmos todas as pessoas. Cada um tem uma necessidade específica em relação ao deslocamento e, como foi colocado, é muito importante ouvirmos e nos colocarmos na condição do nosso próximo. A partir do momento que fazemos esta reflexão, que o diálogo é aberto, podemos avaliar todas as sugestões, as alternativas propostas para melhoria da mobilidade a pé e juntos escolheremos sempre as melhores alternativas e os acertos geométricos necessários. O objetivo - tenho comentado também em outras câmaras - é que nessas reuniões vou buscar no âmbito da prefeitura os agentes públicos envolvidos em cada tema específico da câmara temática que compõem dentro do Conselho; membros cujas ações são de responsabilidade deles. Uma coisa que observo é que num ofício, numa carta ou em uma correspondência o papel é frio. Quando abrimos uma discussão ou um diálogo e a pessoa se expressa, o sentimento de transmitir a necessidade da readequação é maior em relação a termos um olhar diferenciado e verificar que o esforço e o tempo que estamos colocando à disposição

em uma reunião, em uma câmara temática, seja frutífero. Não necessariamente nos reunirmos simplesmente para cumprir um protocolo de agenda, mas nossa intenção é que juntos consigamos de fato avançar. É necessário ampliar algumas medidas que já foram feitas, mas existe também a questão da manutenção do que já foi feito. Não basta apenas ir fazendo, é necessário este olhar em relação à manutenção, para que todos os projetos e ações que realizarmos juntos avancem e alcancemos bons resultados. Isto é possível conseguir na medida que tivermos um maior envolvimento de todos, um comprometimento, de maneira que consigamos abranger todos esses aspectos da segurança viária e termos um maior rigor por parte dos órgãos da prefeitura. Todos queremos locais com condições adequadas, condições seguras, para que em seus deslocamentos a pessoa não venha sofrer nenhuma ocorrência. Muitas vezes as ocorrências durante o deslocamento a pé causam sequelas, lesões sérias que acabam abrangendo e desestruturando o âmbito familiar por exemplo. Queremos que todos os deslocamentos aconteçam numa condição saudável e que os cidadãos possam ir e vir tranquilamente. Estamos conversando amplamente para nos organizarmos também administrativamente. Não é novidade para ninguém que em março do ano passado tínhamos a expectativa de que a pandemia duraria dois ou três meses, mas estamos vivendo um período que ainda não temos um norte de quando a situação terminará. Em função disso temos que ter muita habilidade para definir as prioridades, além da questão orçamentária. Portanto quando temos a preocupação de que há necessidade de maior envolvimento e unidade, tanto das pessoas que fazem parte das câmaras temáticas como do governo, não tenho dúvida de que conseguiremos avançar e buscar sempre fazer o melhor. Podem contar sempre conosco, as portas estão abertas (SMT, CET, SPTrans, DSV e DTP). Vocês não terão dificuldade em manter e/ou restabelecer o diálogo e juntos construiremos o melhor. Muito obrigado.

**Mauro** – obrigado Secretário. O que havíamos planejado agora é ouvir os membros da CTMP, talvez iniciando pela Ana Carolina que é a secretária e titular da cadeira de mobilidade a pé.

**Maria Teresa** – vou organizar as falas. Apenas gostaria de saber do Secretário quanto tempo ele tem disponível para poder administrar o tempo de fala de cada um.

**Secretário Levi Oliveira** – tenho uma agenda às 10:45; consigo ficar mais quinze minutos por aqui. Sou muito disciplinado com horário e não gosto de deixar as pessoas aguardando. Se eventualmente até às 10:45 não conseguir responder todas as perguntas, as pessoas que estão aqui representando a SMT poderão continuar me representando com a mesma qualidade técnica.

**Maria Teresa** – obrigada Secretário. Por enquanto temos quatro inscritos: Ana Carolina, Gilberto, Sandra e Sr. Élio. Se puderem se organizar para falar dois minutos cada um, podemos dar um tempo para o Secretário poder se manifestar antes de precisar sair.

**Ana Carolina** – gostaria de saber do Secretário agora em seu início quais são as prioridades, pensando também que agora, com a nova gestão, serão definidas as metas para o plano de metas. Enfim, saber se isto já foi conversado com o Prefeito, se ainda está aberto e também para que possamos colaborar. Há ainda uma demanda que sempre esteve presente que é a possibilidade de termos uma área específica para mobilidade a pé. Isto porque sentimos muita descentralização dessas políticas e falta de integração das mesmas. Por exemplo, ao longo de todo o ano passado, tentamos acompanhar o cumprimento do

PEC e vimos vários problemas na integração com a SMT e um deles se refletia no fato de que era difícil trazer as pessoas que são responsáveis pelo Programa para a câmara temática para acompanhamento dos resultados. Portanto, esse esforço na integração entre a SMT, SMSUB e outros órgãos da prefeitura é essencial para que consigamos dar um salto nessas políticas.

**Gilberto** – queria chamar a atenção para dois aspectos práticos lembrando alguns dados fechados do ano passado. Tínhamos um investimento prometido de 400 milhões dos quais foram realizados apenas 35% (145 milhões); tínhamos uma área prometida de 1 milhão e meio de metros quadrados e a área efetivamente realizada segundo informações que conseguimos, foi de 45 % entregues (680 mil, oitocentos e trinta e cinco metros quadrados). A pergunta é se podemos contar com o compromisso da SMT para compensar este frágil desempenho do PEC na gestão passada. O segundo aspecto está ligado a esse e é sobre a questão de segurança em relação a notícia que tivemos esta semana que foi a do não cumprimento da redução dos acidentes fatais de trânsito estipulada pela ONU. Gostaria de saber o que está sendo pensado a respeito dos programas de segurança viária e a instalação da rede de mobilidade a pé, que são questões que se relacionam diretamente aos acidentes de trânsito.

**Sandra** – bom dia a todos, bom dia Secretário. Meu nome é Sandra Ramalhão, estou na cadeira da Pessoa com Deficiência, sou coordenadora da Pastoral da Pessoa com Deficiência da diocese de São Paulo e era conselheira no Conselho Municipal da Pessoa com Deficiência também de São Paulo. Já foi dito sobre a conversa entre as secretarias e acredito que haja um grande desencontro de atividades e ideias, além das pessoas com deficiência não serem consultadas. Enviei também um ofício questionando isso e sei que o Conselho Municipal também solicitou essa resposta, porque durante dois anos nós fizemos rotas acessíveis, caminhos que eram importantes para as pessoas com deficiência visual e que nesses espaços deveriam ser instaladas botoeiras sonoras. De repente a gente escuta que do nada foram instaladas quarenta botoeiras sonoras em vias que não são adaptadas para pessoas com deficiência, vias sem nenhuma estrutura - avenida Santo Amaro, foto da apresentação do Mauro -. Gostaria de saber porque foram colocadas ali e não nas rotas acessíveis? Gostaria também que agora sob seu comando a SMT nos ouvisse mais e realmente implantasse o que fazemos. Temos um lema em nosso grupo, *“nada sobre nós sem nós”*; portanto, acho interessante dizer sobre a importância de estudos que realmente testamos e onde nós precisamos, para que não se gaste botoeiras em locais onde não há nenhum objetivo prático.

**Élio** – bom dia a todos. Seja bem-vindo Secretário, prazer em encontra-lo. Nós desejamos sucesso em sua administração, pois que também será o nosso. Queria propor que as GETs fossem incluídas ativamente nas ações de levantamentos e prevenções de acidentes com a ajuda das respectivas subprefeituras, para que tivéssemos uma ação mais efetiva em relação aos acidentes. Em 2019 tivemos do Butantã até Santana como os locais de maiores ocorrências, mas não tivemos ações de prevenção. O segundo ponto que gostaria de propor já que o senhor conhece bem o segmento, é um pedido desde a administração anterior, que é criar uma câmara temática de transporte coletivo. Nós não temos essa câmara temática em ação na SMT.

**Maria Teresa** – podemos passar a palavra para o Secretário.

**Secretário Levi Oliveira** – vamos lá, sobre o que a Ana Carolina, Gilberto, Sandra e Élio comentaram, ressalto que o que a Sandra falou é muito interessante; se nós como administração pública queremos promover melhorias e, dependendo da melhoria, atingirá determinado público, para que esse público fique satisfeito, não existe outro caminho a não ser ouvir o público. Qualquer ação/investimento que queremos beneficiar, sem dúvida teremos que ouvir as pessoas envolvidas e, em relação às sugestões, temos que ser mais assertivos. De imediato vejo a necessidade de que nas câmaras temáticas participem as pessoas da administração que estão envolvidas, que tratarão o respectivo tema. Se não ouvirmos e não estivermos integrados nessa conversa o investimento não será assertivo. O investimento será feito em locais onde não é o interesse do usuário do dia-a-dia. Por isto digo que de fato precisamos fazer valer este encontro aqui nas câmaras temáticas; a partir do momento que conseguimos estabelecer esta relação, que temos uma unidade, com certeza teremos um equilíbrio. Nem tudo conseguimos fazer, mas também não é admissível não fazer nada. Temos que trazer o que é necessário, dentro do recurso, priorizar e ter o equilíbrio de forma que o que for feito atenda de forma satisfatória o público envolvido. Em relação às metas, uma das questões que estabelecemos no âmbito do governo, pegando o exemplo do CMTT, queremos atender todas as câmaras temáticas de forma tal que no geral todos sejam contemplados. Concordo plenamente com a fala de vocês na questão da integração com as demais secretarias; é necessário que participem pois a partir do momento que participamos existe uma reflexão interna; não é possível agirmos de forma desconectada. Devemos estar mais integrados e continuar a receber contribuições e sugestões de todos vocês: locais onde é melhor trabalharmos com território educador, áreas calmas, viários que podemos usar parte do leito carroçável e priorizar de fato o deslocamento a pé, campanhas educativas, orientação ao pedestre no que diz respeito a sinalização - atravessar na faixa de pedestres -, pois muitas vezes ganhar um minuto poderá sair muito caro para ele. Nosso compromisso é estreitarmos nossas relações numa condição saudável, para que possamos colocar as prioridades e estabelecer as metas de forma que possamos olhar e ver que nossos encontros estão produzindo resultados satisfatórios. Não queremos simplesmente cumprir formalidades. Dentro desse contexto é necessário verificar a questão dos regimentos, se há necessidade de uma atualização, para que estejamos alinhados, todos com o mesmo entendimento, sabedores do foco e do objetivo. Quero parabenizar a apresentação, foi muito objetiva, trouxe os assuntos relevantes, não foi cansativa e, da mesma forma, a fala de cada um de vocês, que foram objetivas e bem colocadas. Penso que há conhecimento, há qualidade técnica e que tudo somado resultará no melhor. Obrigado.

**Maria Teresa** – obrigada Secretário. Nos despedimos do senhor e da Adriana.

**Adriana** – gostaria de desejar uma ótima sexta-feira para todos, um excelente final de semana.

**Secretário Levi Oliveira** – se cuidem, queremos continuar juntos. Cuidado com todos, com a família, orientem aqueles que não estão tomando os devidos cuidados pois ainda estamos num momento de muita crise. Obrigado a todos.

**Maria Teresa** – podemos passar para o próximo ponto de pauta ou há ainda alguma questão a ser colocada?

**Mauro** – penso que essa conversa com o Secretário foi uma conversa de abertura. Claramente ele não quis responder especificamente a nenhum dos questionamentos. Talvez por ainda não ter elementos para tanto.

**Maria Teresa** – posso esclarecer um pouco.

**Mauro** – a partir dessa abertura entendi que ele reforçou muito o papel do Conselho, de “ouvir” e isto é bom para nós; esta câmara poderá ajudar muito no estabelecimento de metas; vem agora o plano de metas e imagino que isso vá nos ajudar a pautar um pouco os próximos meses.

**Maria Teresa** – estamos iniciando agora o processo de elaboração de metas na prefeitura e claro que traremos essas informações para vocês para podermos dar continuidade. Não tivemos nenhuma meta sobre pedestres no último plano de metas da SMT e a intenção é que desta vez nós proponhamos não só metas específicas para o pedestre, mas também metas onde o pedestre seja incluído como um dos usuários principais e mais vulneráveis. A equipe que está começando a elaborar as ideias do programa de metas está de olho no pedestre e motociclistas, que também não tiveram esse olhar específico. Vamos propor e mostraremos para vocês o que estamos pensando. O secretário, como alguns já conhecem de tempos anteriores, tem uma linha de participação muito parecida com a da Bete. Continuamos com a mesma agenda que vínhamos tendo do ponto de vista das políticas, do nosso enfrentamento a todos os temas que debatemos nas câmaras temáticas e não enxergamos nenhuma modificação no sentido de mudar rumos; pelo contrário, sempre de melhorias da nossa atuação e melhor integração com outros departamentos como ele mesmo colocou. Já narramos para ele nossas dificuldades de interface com outros órgãos e ele informou que está disposto a conversar pessoalmente com as outras secretarias e nos ajudar a melhorar isto. Continuamos com o mesmo Prefeito, mudou o secretário, a equipe mudou muito pouco e esperamos continuar melhorando nossa atuação junto com vocês.

**Ana Carolina** – gostaria de comentar que em relação a meta para pedestre, na verdade ela existia, mas não era bem uma meta, era mais um impacto, o “*aumento nos deslocamentos por mobilidade ativa*”; lembro que à época reclamamos bastante porque juntava com o deslocamento por bicicletas e o aumento de deslocamentos a pé não necessariamente é desejável porque não é necessariamente uma consequência da melhoria.

**Maria Teresa** – isto, a gente inclusive relembrou este fato em um de nossos debates técnicos. A bicicleta queremos aumentar e o pedestre precisamos requalificar. É totalmente diferente. Aumentar é positivo em vários aspectos; mas mais de 30 % de pedestres já é uma divisão modal muito relevante.

**Ana Carolina** – claro que infelizmente não temos tantos dados coletados de forma sistematizada, por exemplo a questão da acidentalidade – queda em calçada -, que seria um indicador importante, mas o Estatuto do Pedestre em si já prevê a criação disto e pode ser inclusive a base.

**Maria Teresa** – a próxima pauta - Viaduto da 9 de julho - quem apresentará?

**Dawton** – uma pequena introdução: claro que quem está a pé, sempre estará mais frágil e portanto precisamos juntos reduzir esta desigualdade conforme foi colocado no início pelo

Mauro. Não é possível pensar mais em qualquer modalidade separadamente; todos devem estar integrados. Principalmente o modal a pé, bicicleta e o transporte coletivo; não dá para pensar separadamente. Com relação ao Viaduto 9 de julho, o Luiz preparou um trabalho e apresentará para vocês rapidamente.

**Maria Teresa** – podemos inverter o ponto de pauta até que o Luiz consiga compartilhar sua apresentação conosco? Júlio, você poderia apresentar *a atualização da PMSP sobre mortes e acidentes?*

**Júlio** – sim, posso. Bom dia todos, passarei um balanço dos acidentes. Esse é o nosso gráfico que mostra nossa caminhada para a redução de acidentes desde de 1979. Foram realizadas várias ações ao longo de todo esse período; ações operacionais, ações legais, ações de projetos, de planejamento, de campanhas e principalmente a adesão da população, que permitiu que a redução fosse tão significativa ao longo de todo esse tempo. Os dados da tabela de evolução são sempre ano fechado e como 2020 ainda não está fechado, o dado que apresentamos normalmente é o de 2019, onde temos 791 vítimas fatais durante o período de um ano. Temos ainda um longo caminho; esses 791 acidentes com vítimas fatais durante o ano de 2019 não é um número para se comemorar. Ainda temos muito que reduzir e estamos trabalhando para tanto e é isto que estaremos discutindo no plano de metas que estamos começando a formatar. **Obs. a apresentação será disponibilizada e integra esta Ata.**

**Maria Teresa** – obrigada Júlio. Vou passar a palavra para o Luan para que ele apresente a *atualização da PMSP sobre o Plano de Segurança Viária*. São informações complementares e é melhor que sejam apresentadas na sequência.

**Luan** – bom dia a todos. Gostaria de fazer uma retaliação inicial em relação ao número que foi divulgado pelo INFOSIGA. Eles nunca divulgaram o índice, é a primeira vez que eles fazem, mas é muito importante termos o entendimento técnico de que a metodologia de contabilização de toda a meta da década foi sempre com a metodologia da CET. O número de 2011 é com base na metodologia da CET e precisamos considerar essa mesma metodologia para traçar uma relação percentual. Usar uma metodologia como base e outra metodologia para o atingimento da meta é uma certa desonestidade intelectual, na medida que se faz uma comparação de coisas que são contadas de maneira diferentes. Este é um ponto bastante importante para reiterar para vocês. De qualquer forma estamos muito felizes por termos conseguido agora em dezembro um convênio entre a prefeitura e o INFOSIGA para finalmente acabar com essa discrepância de números e esperamos que em 2021 tenhamos de fato um número único. Estamos construindo com o governo do estado uma metodologia conjunta – única – que vai mostrar essas diferenças de números: considera trinta dias, da onde que conta os trinta dias, se foi o carro que está numa oficina mecânica e caiu sobre aquela pessoa e assim outros detalhes que acabam dando essa diferença de números e também a projeção populacional. Precisamos manter a mesma metodologia de projeção populacional para termos esse índice com a mesma metodologia. Quando você muda essa projeção populacional terá uma alteração de toda a série histórica. Para fazer um cálculo com o INFOSIGA não é possível porque eles não tem a série histórica desde 2011 e esses elementos alteram esse índice. Relembrando também para todos do Plano de Segurança Viária que foi publicado em abril/2019 e agora estamos completando um ano e oito meses. Gostaria de reiterar a todos, pois as vezes alguns falam que este é um

instrumento apenas de longo prazo; quero mostrar novamente que não é isto. A estrutura do plano tem sim o longo prazo que é necessário - uma visão -, as metas para 2028, tem para 2020 e agora teremos que construir para 2024 um conjunto de entregas concretas, específicas para que façamos um avanço ao longo do tempo. Apresentarei agora o que conseguimos produzir e entregar nesses dois anos (2019-2020), que não é longo prazo, mas sim, nesse curto prazo. Relembrando as metas principais, que é a mesma meta da década, mas existe sim uma meta 2020 da cidade e existe também uma meta para 2024, que é esta agora, entrando em 2021. **Obs. a apresentação será disponibilizada e integra esta Ata.**

**Maria Teresa** – obrigada Luan. Lembrando que já são 11:30 e temos mais um ponto de pauta. Tenho outra reunião às 12h; portanto, se conseguirmos concluir até este horário seria bem importante. Wans por favor.

**Wans** – minha pergunta é para o Luan. Estamos agora olhando mais profundamente para a questão do PEC e do que foi realizado e você comentou que há uma discrepância nos dados por conta do que foi reportado pela LAI. Poderia explicar rapidamente este ponto para a gente? Qual o número que você falou, qual o que a gente deveria ter recebido e como é a contabilização final? Ainda, como o Gilberto já comentou, temos muita dificuldade para receber e acompanhar esses números; gostaria de saber se vocês estão pensando em compatibilizar esses números agora, se haverá uma publicação oficial desses números - o que foi feito o ano passado -, e como estão pensando em acompanhar isso este ano?

**Luan** – para responder com 100 % de certeza precisaria ser a Secretaria das Subprefeituras. Há as requalificações que são feitas pela Secretaria das Subprefeituras; o contrato é da secretaria, o fiscal é da secretaria, o gestor é da secretaria e há as requalificações que são feitas por cada subprefeitura. Cada subprefeitura tem o seu contrato de manutenção de zeladoria e fazem também suas requalificações de calçadas. Eu imagino - deixando bem firme que não tenho certeza qual seria a resposta da LAI -, e tenho a forte impressão de que essa resposta foi dada pela Secretaria e que esta resposta foi dada informando o que a Secretaria reformou de calçada. Esse balanço que estou mostrando para vocês é o balanço do programa de metas e esse valor está no programa de metas da prefeitura 2019-2020. Mas a Secretaria das Subprefeituras poderia responder como maior assertividade.

**Wans** – mas, só para entender, você está falando o número que foi pensado, que foi estipulado, ou está falando do número real? O que foi realizado?

**Luan** – esse um milhão, seiscentos e quarenta e poucos metros quadrados é o número que foi realizado com o balanço do programa de metas.

**Wans** – bacana. E sobre o acompanhamento desses números, a publicação oficial já está publicada? Como será?

**Luan** – está publicado no relatório do programa de metas, vou colocar no chat o link do relatório.

[https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/governo/arquivos/programa\\_de\\_meta\\_s/Relatorio\\_PdM\\_Final.pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/governo/arquivos/programa_de_meta_s/Relatorio_PdM_Final.pdf)



**Maria Teresa** – vamos coletar as três perguntas; Wans, Gilberto e Mauro e depois fazemos uma resposta única.

**Gilberto** – essa questão é muito importante pois havia uma promessa nesta câmara temática de que esses dados de acompanhamento que são de extrema importância para nós, seriam disponibilizados. Não como número total, mas é importante verificarmos onde isso foi realizado.

**Maria Teresa** – você está se referindo às subprefeituras?

**Gilberto** – sim, a diferença que o Luan está apontando entre os dados que constam do programa de metas e a resposta que tivemos da Secretaria das Subprefeituras. A promessa na realidade é que pudéssemos acompanhar a totalidade das obras feitas em calçadas e, inclusive, bem discriminadas; não interessa saber o volume absoluto, mas interessa saber especificamente onde estão sendo feitas.

**Maria Teresa** – desculpe interromper, mas acho que há uma confusão de entendimento. Penso que o Luan não disse que há discrepâncias entre os números do PEC, ele se referiu aos números do INFOSIGA e do programa de metas da prefeitura em relação ao cumprimento da meta de seis mortes por cem mil habitantes.

**Mauro** – são dois assuntos diferentes e de fato o que o Gilberto está falando é em relação a quantos mil metros de calçadas foram feitos e o Luan falou em um milhão e seiscentos. A Wans e o Gilberto conseguiram através de uma LAI a informação de que era seiscentos e oitenta mil. Então está havendo uma discrepância sim.

**Maria Teresa** – sobre os dados da Secretaria das Subprefeituras, ficaremos discutindo aqui e não chegaremos a lugar nenhum, porque não somos os responsáveis por esses dados. Temos as planilhas que eles nos enviam, mas não conseguiremos enxergar onde está a discrepância. Se é uma questão de fechamento de mês, ou qual a subprefeitura havia informado que não tinha e o ideal é marcarmos uma reunião com eles somente sobre esse assunto. Se quiserem podemos estar junto ou vocês poderão fazer sem a nossa presença. Uma das coisas que o secretário comentou hoje e é produtivo é que se estamos pensando em organizar as eleições do CMTT, pensando também na composição da câmara temática, das eleições da sociedade civil, faria sentido incluirmos outras secretarias na composição dessa câmara temática como rotina desta câmara. A SMSUB, a SMDU, que tem o programa do “*ocupa rua*”, “*ruas vivas*”, etc – que inclusive participamos, mas não somos os responsáveis -, a SMPED, enfim, todas as secretarias e/ou órgãos que tem muito a ver com o pedestre, também deveriam compor esta câmara temática. Podemos convidá-los para participar de forma contínua aqui porque eles também fazem parte do CMTT. Isso ajudaria pois ficamos toda reunião discutindo sobre dados que não temos domínio, não chegamos a lugar nenhum e fica todo mundo frustrado.

**Gilberto** – veja bem, meu questionamento é simplesmente que possamos acompanhar e necessariamente tem que haver essa conversa; até porque, se vocês que determinaram a rota segura, como é que acompanhamos o quanto foi feito dessas rotas seguras dentro da PEC? Dependendo do número de metros quadrados, se fossem bem escolhidos

poderíamos, mesmo não tendo sido cumprido o total, acompanhar; não estou discutindo aqui o número absoluto, estou discutindo que precisamos ter acesso e acompanhamento de como estão essas rotas seguras.

**Maria Teresa** – estou de acordo, são vários programas que se sobrepõem e fica mais confuso ainda. Poderíamos, na próxima reunião, tentar esclarecer as governanças dos programas, como eles se somam, se sobrepõem, porque as vezes tenho uma rota de acessibilidade que se sobrepõe ao PEC; quem é o executor? A SMPED vai fazer a licitação da requalificação da rota de acessibilidade ou é a CET? Ou, a SMSUB faz uma parte e a CET vai lá e apenas coloca a botoeira? Essas confusões da prefeitura precisam estar claras. Essa questão da governança, de todos os programas que existem, território educador, rota escolar segura, áreas calmas, rotas de acessibilidade, vias seguras, pontos críticos, tudo isso as vezes soma ou é separado. Fica muito complicado de entender como a prefeitura está atuando e qual secretaria faz o quê. Poderíamos fazer um diagrama de responsabilidades de quais programas existem hoje em execução pela prefeitura, quem é responsável pelo quê e quem tem interface com outros órgãos, mas não é o proponente. **Organizaremos isso para a próxima reunião; esta governança.** Independente disso penso que a estória da composição da câmara temática de mobilidade a pé precisa ser revista.

**Mauro** – bem, acho que podemos realmente encerrar esse tema; a apresentação do Luan talvez tenha sido um pouco longa do ponto de vista da pauta, mas foi bom para termos ideia de tudo que acontece. Gostaria de fazer duas sugestões práticas: primeiro saudar essa questão do INFOSIGA e da metodologia da CET; não dá para ficarmos toda reunião discutindo a metodologia como bem lembrou a Teresa. Gostaria que nos trouxessem esse número assim que tiver decidido qual a metodologia será utilizada porque agora estamos tentando ver qual a meta final, e, quando fechar - imagino que daqui a um mês -, trouxessem apenas o número, pois daí veremos se a prefeitura cumpriu ou não a meta final. Outra coisa, em relação ao que o Júlio falou, tenho impressão que o tema das motos merece uma discussão mais profunda nessa reunião depois. Não só estamos falando de mortes de motociclistas que aumentou e aí há uma nova configuração de delivery, mas há também há um aumento de percepção de insegurança de pedestres; tenho constatado pessoalmente e acho que muitos de vocês também, um desrespeito sistemático de motociclistas às leis de trânsito. Metade das motos não para no sinal vermelho mais. Sei que há algumas particularidades, há radares que não pegam e gostaria de saber como o Júlio poderia nos trazer algo e como podemos aprofundar essa conversa. Penso que vermos o número de mortes é fundamental, mas a percepção de insegurança também é importante e gostaria que o Júlio nos trouxesse algo para falarmos um pouco mais sobre isto.

**Júlio** – é, penso que esta percepção é geral; temos como cidadão e não só como técnico. Percebe-se isto claramente.

**Maria Teresa** – vocês sabem que temos a câmara temática de motocicletas e podemos fazer reuniões combinadas se considerarem interessante. Esse assunto não fica exclusivo às motocicletas porque também temos bicicletas com regras e que estão também acelerando seja com o pedal ou com o “*motorzinho*” instalado nas bicicletas de baixa cilindrada, em cima da calçada e na contra mão. Portanto, esse é um assunto que com o

plano de fiscalização - uma das nossas metas futuras – que estamos querendo executar com todos os elementos que o comitê permanente de segurança viária está discutindo, conseguiremos avançar nesse sentido.

**Mauro** – então vamos deixar pautado. Acho ótimo. Temos quinze minutos antes de você sair; se pudéssemos entrar no assunto do Viaduto 9 de julho seria bom.

**Maria Teresa** – ainda temos a Sandra e o Élio para se pronunciarem.

**Sandra** – gostaria de sugerir se possível, que na metodologia fosse incluída a informação de quantas pessoas com deficiência sofreram acidentes. Não temos este recorte. Acho interessante também que haja uma capacitação sobre o tema da pessoa com deficiência, pois muitas vezes já ouvimos “*pessoas com necessidades especiais*”; não se usa mais e são coisas básicas. Gostaríamos de participar dessas capacitações também.

**Luan** – precisamos planejar as capacitações do futuro e essa última que fizemos para 511 funcionários, a Secretaria Adjunta da Pessoa com Deficiência fez a capacitação conosco. Dividimos em quatro partes e uma delas foi apenas sobre este tema; quem ministrou a capacitação foi a Marinalva, secretária adjunta da secretaria.

**Maria Teresa** – foi totalmente integrada e super importante. Poderíamos fazer uma turma das câmaras temáticas e do CMTT, para quem tiver interesse, para que recebam o curso.

**Élio** – conforme o secretário falou sobre a importância da participação da sociedade, gostaria de sugerir que houvesse pessoas da sociedade civil no *comitê de segurança viária* que vocês montaram. Acho que podemos contribuir. O outro ponto é que vocês mesmos demonstraram que os acidentes ocorrem em todo território da cidade, mas as ações não estão ocorrendo; portanto a sugestão é que as GET’s fossem incluídas mais enfaticamente nas ações de prevenção e levantamento dos dados sobre como os acidentes ocorrem.

**Luan** – acho que é possível sim melhorarmos a relação entre todos os atores conforme está sendo discutido, inclusive com as GETs. Todos os projetos que foram implantados não foram feitos à revelia das GETs; todos são feitos com a presença das GETs. Os projetos semaforizados são feitos pela Diretoria de Operações. Portanto, essa integração dos projetos implantados existe. Podemos, claro, fortalece-la e pensarmos em mecanismos de governança, de estruturas para melhorarmos.

**Maria Teresa** – antes de passar para o próximo ponto gostaria de agradecer ao Júlio e ao Luan e dizer que no final do ano assinamos uma cooperação com a USP sobre semáforos inteligentes para pedestres. O objetivo é estudarmos o assunto, desenvolver tecnologias e contagens de pedestres. Uma tecnologia que faria essa contagem junto com os semáforos, inclusive alguns semáforos em locais especiais que demandem essa necessidade, semáforos que possam ajustar o tempo semaforizado em função do fluxo naquele momento.

**Luiz Gregório** – gostaria de me apresentar e agradecer mais uma vez a oportunidade pelo convite para participação nesta câmara. Sou Luiz Gregório, coordenador do Departamento de Planejamento de modos ativos que trabalha especificamente com bicicletas e tudo que envolve ciclovias na cidade de São Paulo. Apenas um parênteses para dizer que neste

último ano de pandemia tivemos um grande aumento de solicitações para implantação de novas estruturas ciclo viárias porque foi constatado pelo App Strava, aplicativo que identifica quantos ciclistas estão pela cidade, que tivemos um aumento significativo de ciclistas que girou, em algumas regiões da cidade, em torno de mais de 200 %, como é o caso da Faria Lima e na cidade como um todo em torno de 31 %. Em função disso começamos a repensar e olhar para nossa malha ciclo viária e ver quais eram as brechas, as pequenas estruturas de conexão que faltavam para dar oportunidade para ciclistas utilizarem e fazerem um deslocamento muito maior. Ao contrário do que muitas pessoas pensam, a bicicleta não é mais apenas um equipamento de lazer e sim uma necessidade para muita gente que não tem como pagar o transporte, ou que está querendo se prevenir de doenças nesta época de pandemia. A nossa ideia era também dar oportunidade para que o ciclista pudesse fazer um percurso maior, que é o caso dessa ciclofaixa que implantamos no Viaduto 9 de julho. **Obs. a apresentação será disponibilizada e integra esta Ata.**

**Maria Teresa** – antes de abrir a palavra, caso tenha que me ausentar antes do final da reunião, a Luiza continuará com vocês. Queria dizer que esta situação de ciclofaixa compartilhada na calçada é excepcional, não é utilizada toda hora, mas somente quando não há outra alternativa possível porque sabemos dos conflitos e evitamos este tipo de solução. Há alguns lugares onde ela se justifica por ser necessária a conexão de ciclofaixas e/ou ciclo vias em dois pontos que não exista outra alternativa viável. Dizer também que vocês viram que informamos no final do ano sobre o lançamento do Manual de Desenho Urbano que traz as regras que devem ser respeitadas em conjunto com os outros manuais da prefeitura. O Manual não é um documento estanque, é articulado com outros documentos da prefeitura, inclusive com o Manual de Sinalização Urbana que o Luiz Gregório acabou de comentar. Ficamos muito felizes de termos concluído este trabalho, é um trabalho bem volumoso e acabamos não comentando esse assunto aqui hoje, mas considero importante falarmos. Inclusive Mauro, fiquei triste que você não compartilhou nosso Manual nas suas redes sociais; você falou tanto que tinham receio de não terminarmos e não compartilharam. Gostaria de pedir ajuda para vocês compartilharem esse documento, inclusive para que possamos receber críticas; como ele foi feito em formato de fichário, é importante que continuemos evoluindo, ele é um documento vivo. Seria importante que todos conhecessem e continuássemos aprimorando.

**Élio** – gostaria de falar que se até agora nessa passagem em específico e em outras mais houve compartilhamento, por que não continuar com o compartilhamento? Acho um perigo separar as calçadas apenas com uma pintura porque o pedestre acaba avançando em cima da faixa da bicicleta e acaba causando atropelamentos e a culpa é de quem avançou essa faixa. O pedestre é desligado; não é possível tolerarmos esse tipo de coisa. Venho falando isso desde 2014; há várias soluções na cidade feitas dessa maneira, principalmente na Rua Camargo que não tem 1,90m; não é questão de ficarmos dividindo espaço se é justo ou não, mas de manter o compartilhamento, pois daqui a pouco irão marcar também a Barão e convivemos pacificamente, como até agora convivemos na Rebouças – as pessoas subiam pela calçada.

**Mateo** – bom dia. Para quem não me conhece eu sou arquiteto, trabalho na área de mobilidade e estou associado ao Cidadeapé. Sobre esta questão - claro que reconheço a importância dessa conexão – penso que não está claro no projeto, não está transparente, a solução nas esquinas (Santo Antônio e Xavier de Toledo). Há o cruzamento, há o semáforo,

tem que haver o espaço para acomodação dos pedestres e, na Santo Antônio, ocorre um estreitamento da faixa e o projeto não deixa claro como será esta solução; se semafórica, sinalização para o pedestre ou sinalização para o ciclista. Quanto a questão da contagem de pedestres, além das regulamentações que foram indicadas, chama atenção no Plano Ciclo Viário - além da solução de calçada partilhada com a ciclo rota que é só em último caso -, pois se fala de um limite; ou seja, isso só é permitido em situações onde tenhamos até 160 pedestres/hora/metro. Isto também falta ser demonstrado ou demonstrar que há uma contradição entre regulamentações. Claro que sempre existe a opção dessa calçada - ocupando o espaço que está projetada -, ser uma ciclovia; ela entraria na cota do leito viário e evitaria maior conflito entre pedestres e ciclistas. Do jeito que está parece uma obra improvisada, feita às pressas, sem a devida transparência e está gerando comoção. Minha sugestão é que seja revista esta questão. Obrigada.

**Maria Teresa** – antes de passar a palavra para a Gláucia eu vou precisar me despedir de vocês pois não posso me atrasar para uma outra reunião. A equipe continua, estamos abertos à discussão não somente em relação a esse caso, mas em relação a esse critério de projeto. Podemos aprofundar o debate em relação ao critério do projeto e até junto à câmara temática de bicicletas; penso que seria legal juntarmos os dois grupos para discutir esse assunto com a equipe técnica da CET.

**Gláucia** – acho importante deixar bem claro que não estamos brigando com o espaço da bicicleta; a luta é para tirarmos esse tamanho de leito viário que são seis faixas. A postura de colocar pedestres contra ciclistas é realmente improdutiva; ficamos com aquela calçada restrita e não foi mostrado um projeto que pelo menos alargasse a calçada com uma obra para poder colocar uma ciclovia em cima. O ponto é que devemos deixar de priorizar os automóveis e em nenhum momento se falou que ali passam quatro faixas de automóveis. Temos que ver outras alternativas; sei que vocês estão seguindo todas as regulamentações, estão seguindo o novo Manual, mas deixar de priorizar o automóvel não ficou claro no projeto.

**Mauro** – eu ia falar exatamente o que o Gláucia falou. Reforço e passo adiante.

**Wans** – só queria reforçar que esse é um projeto que realmente teremos que olhar com mais profundidade, eu já tive uma sinalização de trabalharmos com a câmara temática conjuntamente, inclusive há uma pessoa da CTB que se dispôs a isso. Como encaminhamento gostaria muito que pudéssemos marcar já um encontro e talvez pudéssemos fazer uma vistoria conjunta, entender melhor esse projeto, porque agora não teremos tempo de nos aprofundarmos nisso tudo. Esse é um evento, mas pode ser um evento que olhará para toda a cidade. Portanto, penso que podemos trabalhar conjuntamente para ver como podemos atuar. Tudo isso que o secretário falou, para olharmos mais transversalmente para as coisas e esse é um ótimo exemplo para darmos um ponta a pé.

**Luiz** – concordo, acho que temos que conversar e deve ser na transversal mesmo, as câmaras temáticas devem se convergir para discutir todos esses temas. Quero só acrescentar que hoje na cidade temos 566 km de estudos implantados e só 3 % - 17 km -, representam as ciclofaixas partilhadas, que não são as compartilhadas; as compartilhadas são quando o pedestre e o ciclista andam no mesmo espaço e as partilhadas é quando

existe uma separação, no caso uma pintura. Ela não foi um improviso, ela foi pensada e foi calculado sim o número de pedestres para não prejudicar; e como ela partilhada, parte da premissa de que haja um convívio harmonioso, onde os pedestres estão atentos a todos os que estão andando, ao cadeirante e os ciclistas atentos aos pedestres. A questão de não termos considerado a faixa de ônibus, como expliquei, as bordas passam por faixas exclusivas de ônibus ou trólebus, que tem uma dificuldade em rearranjar a sua faixação (é um esforço muito maior). Isto não é uma coisa a ser descartada; vamos discutir mais, vamos discutir em conjunto, estamos abertos a novas discussões e só quero salientar que isso não foi um improviso. Foi um projeto pensado na linearidade para poder dar uma conectividade aos usuários e poder trazer mais pessoas pedalando em longas distâncias para preservar a saúde numa época de pandemia.

**Maria Teresa Fedeli** – boa tarde a todos; também trabalho na assessoria técnica da SMT, com a Teresa Diniz, Luiz Gregório, Dawton, com a colega Regina, conversei com a Wans por intermédio do José Renato e reforço a fala do Luiz Gregório que isso não é um improviso. Há a questão do trólebus e do cabeamento; isto traz uma dificuldade de adentrar na pista e fazer uma obra como a colega falou - super concordo com ela e com o Mauro -. Não queremos que haja qualquer conflito entre os modais, muito pelo contrário, mas a questão levantada pelo Luiz do trólebus e o cabeamento, foi decisiva para que compartilhássemos isso na calçada. Eu até comentei com a Wans dos 139 km que o Luan apresentou, sacrificamos - no bom sentido - bastante a pista dos carros, diminuimos, tiramos vagas de automóveis, diminuimos as faixas, diminuimos a velocidade e chegamos nessa conclusão do Viaduto 9 de Julho. Eu havia me colocado à disposição para fazermos uma vistoria juntos para entender as diferentes necessidades, justamente no sentido de somar. Também fico à disposição de fazer esse intermédio com nossos coletivos.

**Wans** – apenas complementando que realmente conversamos e foi ótimo o papo, mas a conclusão Maria Teresa é exatamente essa; precisamos nos aprofundar no projeto, fazer essa vistoria conjunta e trazer o pessoal da CTB. Acho que está claro que não está totalmente claro para todos o que é o projeto e como foi trabalhado e esses próximos encontros nos auxiliarão a esclarecer tudo isso.

**Mateo** – agradeço as considerações, mas continuo sem entender como seria a solução nas esquinas e também como isso será resolvido na região do ponto de ônibus, pois o normal seria passar por trás do ponto de ônibus e entendo que a principal justificativa da solução se deve ao trólebus que impacta uma obra mais pesada. Fica ainda a preocupação em relação aos gargalos. Na Xavier de Toledo temos um cruzamento mais intenso de pedestres, há um tempo semafórico que envolverá uma acomodação dos mesmos e corre-se o risco de haver uma invasão por ali, um conflito. No mais, eu agradeço a todos.

**Luiza** – vamos então finalizar a reunião, mas antes quero reforçar que essa solução, como disse a Maria Teresa, é excepcional, é utilizada em alguns casos onde não vemos outras alternativas e o encaminhamento que faremos é que façamos de fato um trabalho conjunto com a CTB, façamos a vistoria e tentemos construir os novos critérios para esse tipo de implantação que é previsto mas que, como vimos, deu bastante polêmica. É válido, precisamos trabalhar juntos e o coletivo chegará em uma situação que atenda a todos. É isto, se não houver mais ninguém que queira falar encerramos por aqui; acho que a reunião foi bem produtiva e obrigada pela participação de todos.

**Élio** – queria lembrar que o trólebus não é impedimento para vocês fazerem no viário; poderão fazer junto ao canteiro central.

**Luiza** – esse é um debate que faremos nessa organização conjunta.

**Élio** – ok, mas mantenho o que disse sobre ser compartilhado e não dividido (partilhado).

**Luiza** – claro; se ninguém mais quiser falar, finalizamos. Obrigado a todos e até a próxima.

## Chat

[10:08] Elio Camargo (Convidado)

Da reunião anterior ficou faltando o pedido do Rafael Drumond para verificação pelo CET do local (geometria, etc) do acidente fatal da Marina.

[10:14] ROSE (Convidado)

EVELI, BOM DIA, VC VAI DISPONIBILIZAR A APRESENTAÇÃO?

[10:15] PMSPEventos042

a apresentação integra a ata, deve ser disponibilizada.

[11:10] Sandra Ramalho (Convidado)

Nessa metodologia poderiam fazer recorte de acidentes de pedestres com deficiência?

[11:11] Glaucia Pereira (Convidado)

O IBGE já soltou a população oficial de 2020, para todos os municípios

[11:30] Sandra Ramalho (Convidado)

Nas capacitações futuras poderiam acrescentar o tema da pessoa com deficiência principalmente nos aspectos teóricos, como legislações e práticos, como necessidades e soluções?

[11:32] Luan Chaves (Convidado)

[https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/governo/arquivos/programa\\_de metas/Relatorio\\_PdM\\_Final.pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/governo/arquivos/programa_de metas/Relatorio_PdM_Final.pdf)

[11:32] Luan Chaves (Convidado)

[https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/governo/programa\\_de metas/programa\\_de metas\\_20172020/](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/governo/programa_de metas/programa_de metas_20172020/)

[11:37] Ana Carolina Nunes (Convidado)

eu acho que seria ideal

[11:37] Ana Carolina Nunes (Convidado)

porque temos muitos assuntos comuns

[11:44] HELENA NAPOLEON DEGREAS (Convidado)  
desmembrar os dados...

[11:45] Ana Carolina Nunes (Convidado)  
estamos à disposição para colaborar

[11:58] Ana Carolina Nunes (Convidado)  
acho q não ficou claro pq não era viável fazer no leito viário

[11:59] Glaucia Pereira (Convidado)  
Também não ficou claro para mim porque a calçada não pode ser aumentada

[11:59] HELENA NAPOLEON DEGREAS (Convidado)  
Concordo, não ficou claro porque preferiu-se penalizar os pedestres

[12:01] HELENA NAPOLEON DEGREAS (Convidado)  
concordo com o Sr. Élio