
**68ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRÂNSITO e TRANSPORTE -
CMTT - 25 AGO 2023**

Data: 25/08/2023 (sexta-feira)

Horário: 08h30min a 13:24min- (Online)

Participantes

PMSPEventos28
Vanessa Gac Leal
Dawton Roberto Batista Gaia
Sandra Ramalhoso (Convidado)
Aline Pellegrini Matheus
Pedro Ivo
Eduardo Reis - SPTrans
Daniel Augusto De Souza Borges
Isabella (Convidado)
Davi Gouveia - SPTrans SPO/GSO (Convidado)
Fabio - CET (Convidado)
flavio soares
Sampaio
Flavio (computador) (Convidado)
Márcia - CET (Convidado)
ROSA MARIA DE OLIVEIRA
Michele Perea Cavinato
Carlos Henrique de Campos Costa
SOUZA PACHECO Taina, CFE/EDS
CAIQUE ALVES DE SOUZA
Ilza - SMT-AT
Vanderlei Torroni (Convidado)
Evandro S. Silva
Fabio Saraiva (Convidado)
Ana Carolina Jacob - CET (Convidado)
Rogerio Viduedo (Convidado)
Johnson DR CET (Convidado)
Haydee Svab [ASK-AR] (Convidado)
Rosilda (Convidado)
Joao Bonett Neto
Márcia - CET (Convidado)
Luccas Bernacchio Gissoni
Antonio Matias
Tainá
Fabio SME (Convidado)
Lucian (CTB)
Lucas Carvalhedeo (Convidado)
A. CREMONESI
Mauro Calliari (Convidado)
Roberto Speicys Cardoso
Giovanna Reggio
Elio (Convidado)
Celso - Sec SMT
jmontal
Katia Canova- IAB
George Queiroz (Guest)
Richard Melo da Silva
Renata Falzoni / Bike é Legal (Guest)

Wagner palma
Pedro Ivo
Rafael Mielnik
José Montal / Abramet (Convidado)
Carlos Alberto
Ana Carolina - CET
Julio Cesar Angelo Martinelli
Aquilla Couto
Carlos Rabelo costa
Ana Katarina Oliveira Mathias Barbosa
Celso
José Antonio (Convidado)
Manoel (Convidado)
Adauto Bentivegna Filho (Convidado)
Sptrans Manoel
Ana Jarrouge (Convidado)
José Montal / Abramet (Convidado)
Renata Falzoni / Bike é Legal (Guest)
Fabio - CET (Convidado)
Luciana Trindade centro
Jose Renato Bergo
Mauro Ramon
Sampaio
Adauto Bentivegna Filho (Convidado)
Luciana Trindade
Caio Sá
Elio (Convidado)
Adauto Bentivegna Filho (Convidado)
Rose
Edmur (Convidado)
Gustavo Santos (Convidado)
Sandra Ramalhos (Convidado)
Leandro Frenham Chemalle
Caio Sa
Caio Sa
Celso - Secretário - SMT (Convidado)
Antonio Matias
Thiago Luiz Rosasco Ermel
Ilza - SMT-AT
Antônio Matias Ceará
Marcos Alessandro Ruiz
Vanessa
Mauro Ramon
Vaness
Aquilla Couto
Ana Carolina CET
Rose
Aquilla Couto
Sofia Aguiar
Henrique
Escola - Roosevelt Presidente - Pedagógico

Pautas

1. Planejamento e Operação em grandes eventos - CET/SET
2. Monitoramento de viagens em bicicleta na cidade de SP – Flávio Soares – Ciclocidade

Informes

1. Monitoramento do Programa de Metas (incluir estruturas cicloviárias e estruturas relacionadas ao transporte coletivo - corredores e BRT) – Luccas Gissoni – SMT/AT e João Bonett SETRAM/AT
2. Atualização sobre o programa Bike SP - Dawton Gaia - SMT
3. Criação da Câmara Temática dos Usuários de Transporte Coletivo - João Bonett – SETRAM - Apresentação do Relatório de Mortes e Sinistros no Trânsito de 2022: " Os dados de sinistros informados nos relatórios anuais da CET são originados dos boletins de ocorrência disponibilizados pela SSP/SP. Desde 2022 um erro de sistema na origem desses dados tem lançado 90% das ocorrências em um mesmo endereço, tornando inviável a coleta e o posterior tratamento dessas informações. A CET está em tratativas com a SSP/SP para solução desse problema. Em paralelo, também há um convênio com o INFOSIGA para compartilhamento da base de dados dentro da futura reestruturação em andamento no Estado".

0:1:52 Dawton Roberto Batista Gaia - Eu não. Eu não estou escutando, vocês me ouvem?

0:1:53 Michele Perea Cavinato - Sim.

0:1:59 Dawton Roberto Batista Gaia - Bom, bom dia a todos. Vamos dar início a mais uma reunião CMTT. Hoje nós vamos ter 2 pautas, né? Michele, quer dar uma lida na pauta. Só aguardando o secretário entrar.

0:2:21 Michele Perea Cavinato - Opa, vamos lá. Então hoje são 2 pautas. A primeira é o monitoramento de viagens em bicicleta na cidade de São Paulo. É uma pesquisa OD de bicicleta que vai apresentar o Flávio, do ciclocidade e a segunda foi uma pauta pedida pelos conselheiros, que é o planejamento e a operação em grandes eventos. E além das pautas, tem diversos informes, tem um monitoramento do programa de metas, tem atualização do programa bike SP? A criação da Câmara temática de usuários de transporte coletivo e a formação do grupo técnico para tratar de assuntos referentes a resolução do Contran, que é a das bicicletas elétricas. Só vou dar uma passada para falar o que está sendo tratado nesse grupo. E é isso, Dawton, na hora que você quiser iniciar. A gente começa pelo Flávio.

0:3:11 Dawton Roberto Batista Gaia - Flávio, você nos ouviu?

0:3:19 flavio soares - Oi, gente, bom dia.

0:3:22 Dawton Roberto Batista Gaia - Bom dia, Flávio. A palavra é sua. O secretário já assistiu essa apresentação também? Então acho que pode, pode começar.

0:3:34 flavio soares - Então tá, então gente, bom dia a todas e todos. Obrigado aí por incluírem esse tema na pauta. Antes, na verdade, a gente vai meio que repetir a apresentação que a gente fez durante o lançamento da pesquisa, mas só fazer um comentário breve, né? De que antes de mais nada agradecer, né? A gente quando a gente precisou de ajuda, a gente fez aí, a Haydee e a Tainá vão falar, a gente fez uma consulta pública sobre antes da gente definir os locais em que a gente ia fazer a contagem de ciclistas e na época a gente foi lá na Câmara temática de bicicleta, inclusive pedir ajuda de divulgação e tudo mais. O pessoal super ajudou e antes dessa pesquisa ficar pronta, eu lembro que era o Cucci que estava na Secretaria, né, fazendo aqui a parte das parcerias. O Cucci até falou, acho importante a gente voltar à Câmara temática apresentar esse trabalho. A gente falou não, tranquilo, vamos apresentar. Mas, enfim, acabaram tendo uma série de mudanças aí na SMT aí, enfim, estamos apresentando hoje, né? Era pra gente ter apresentado isso, talvez até antes do lançamento, só uma contextualização rápida aqui, então, deixa eu ver se eu consigo compartilhar a tela é. Porque na verdade, quem vai começar, a gente vai fazer do mesmo modo que a gente ... espera deixa eu ver se eu acho aqui... Acho que foi. Então a gente vai fazer meio que o mesmo que a gente fez da outra vez lá para apresentar. Então a Haydee começa aí, em seguida, a Tainá fala, as 2 são responsáveis, principais aí o estudo que a gente fez e daí eu faço um fechamentozinho, a gente entra numa discussão, então vai lá, Haydee, por favor. Haydee, a gente não te ouviu. Eu acho que você tá...

0:5:28 Tainá - Alô, alô.

0:5:29 flavio soares - Você a gente ouviu, Tainá, a Haydee, não.

0:5:37 Haydee Svab [ASK-AR] (Convidado) - E agora?

0:5:38 flavio soares - Agora, sim.

0:5:4 Haydee Svab [ASK-AR] (Convidado) - Nada como tirar o fone e por de novo, não é verdade? É isso. Estou meio gripada, então desculpem aí a voz meio ruim hoje. Primeiramente, bom dia a todos e todas. Aí, Flávio, você vai pilotando os slides, né? Você está com a apresentação? É, a gente vai apresentar aqui, na realidade, a segunda fase desse trabalho, que é do monitoramento de bicicletas, de viagens por bicicleta em São Paulo. E aqui esse slide é meio só pra gente não esquecer que tem todo um histórico de construção de planos, isso que a gente vai apresentar aqui hoje, não veio do nada, né? Vem de um histórico longo de tentarmos construir

aí uma mobilidade urbana mais sustentável é com menos emissões. E aí, nesse sentido, a gente tem um arcabouço de planos muito robusto até então, a gente elencou aí a questão do plan mob de 2015, um plano cicloviário, agenda municipal 20 e 30 alinhada com os ODS, e o Plan Clima também. E a questão é que se a gente fosse aí, num contexto de escassez de recursos, né? E de tentar pensar políticas públicas bastante assertiva. Se a gente fosse pensar em um grande indicador a perseguir seria essa questão de conseguir atingir pelo menos 4% de viagens por bicicleta até 2030. É só que, o que que acontece, né? A gente já veio aqui também apresentar anteriormente, é como que a gente afere isso, né? Como que a gente afirma: “a temos 4% de viagens de bicicleta? Temos mais? Temos menos? Estamos crescendo? Estamos indo em direção a essa meta de uma forma mais consistente ou não? A gente apontou essa questão de falta de mecanismo de monitoramento adequado e aí o trabalho que a gente vem desenvolvendo já faz mais de 1 ano, é no sentido de estruturar um sistema de monitoramento que aponte para a gente. Se a gente está evoluindo no sentido de aumentarmos e atingirmos ou não e em quanto tempo, enfim. Mas se a gente está evoluindo, pelo menos no sentido dessa meta, pode seguir, Flavio. E aí, a primeira fase do trabalho, contou então, com o benchmark, é de como outras cidades do mundo monitoram as suas viagens por bicicleta. Como que elas estão ali avaliando, na sequência, a gente fez aí uma proposta para São Paulo, o que a gente já usa os dados que a CET já tem, disponibiliza seus computadores fixos, contadores móveis. Junto com os dados do Strava metro, considerando aí a limitação e os vieses de cada uma dessas Fontes, respectivamente, a gente avaliou e propôs modelos de regressão para isso e a gente também chegou num diagnóstico. Que é, a gente tinha poucas informações, principalmente das periferias das bordas da cidade de São Paulo, que dessem para que a gente ferramenta que dessem dados, para que os nossos modelos de fato conseguissem apontar a qualquer tendência, então os modelos ficaram muito fracos. Isso a gente também aponta nesse caderno 4, né? Pode seguir. E aí, entre os resultados, né? Já tinha adiantado, a gente faz esse modelo de regressão, com essas estimativas, com os dados da CET, os dados Strava, a gente também cria um cardápio de opções, porque a gente entende que a nossa atuação enquanto sociedade civil, além de ser de provocação do poder público, também é de, nesse momento, por conta também no nosso postura de pesquisadores, era também de apontar possibilidades, né? Então, vai desde uma coisa de uma possibilidade, um pouco mais conservadora, com menos recursos, até a execução de uma contagem de linha de base, que seria conseguir cobrir um pouco mais toda a cidade e também fazendo aí um pouco da linha de contorno que a gente chama um pouco da linha do rodízio como um cinturãozinho de contagem, que também pode ser usado para o OD do metrô para suas calibragens. Enfim, a gente termina esse estudo anterior nesse lugar, fazendo essa proposta dando essas opções, instrumentando o poder público com isso. Pode seguir, Flávio. E aí a gente entra nessa fase do estudo que a gente está apresentando especificamente agora que é, conseguimos o financiamento aí junto com a CAF, parceria da Secretaria municipal de transportes, Secretaria metropolitana da STM, SMT e aí gente também, Secretaria de relações internacionais e a gente começa então a fazer a linha de base, essa contagem maior que a gente nem sabia se seria possível ou quando seria possível, isso acaba se materializando de alguma forma. E o que acontece, a gente vê na sociedade civil, não tinha como a gente abrir mão dessa etapa participativa que sempre é imperfeita, mas ela precisa acontecer. Então a gente bem que gostaria de ter ficado muito mais tempo aberto. A gente sempre gostaria de ter conseguido atingir muito mais gente, mas ela existiu, isso é, isso foi super rico, super importante e acho que também vale ressaltar que a prefeitura foi muito aberta a repensar porque a gente tinha apontado os 218 pontos e a gente repensou muito desses pontos a partir do feedback que aconteceu dessa consulta pública. A gente recebeu 129 respostas válidas. 245 contribuições efetivas, deixa eu só explicar o que são respostas válidas. A gente faz uma pergunta, né? Que é locais de contagem, então tem gente que entrou na consulta pública para falar, nossa, acho super importante essa iniciativa e tal. A gente ficou muito feliz em ler, mas é uma resposta que vai acrescentar do ponto de vista do técnico ali há esse ponto de contagem é melhor ou pior? Eu quero que mude ou não, então a gente só colocou ali como resposta válida, foram que respostas especificamente há contribuições a respeito dos locais de contagem, 245 contribuições efetivas, porque muitas vezes uma resposta tinha várias contribuições. Que, no final das contas, a gente juntando, porque muita gente também dava sugestões dos mesmos lugares, então a gente ao agregar tudo no final das contas, a gente chegou em mais 70 pontos a serem avaliados junto com aqueles 218, então a gente, no final das contas, ainda assim, a CET também tinha mais alguns pontos. A gente acabou

avaliando no conjunto, quase 300 pontos, para executar de fato 200. Não é? Esses 218, questões de contagem em dias de chuva, etc, enfim, a gente acabou executando aí 200 pontos. Muitos deles foram, realocados, muitos deles que a gente já tinha previsto nos 208, já atendia a demandas que as pessoas apontaram na consulta. Essa contagem aconteceu entre 3 de abril e 3 de Maio. Foi um mês de contagem. Foi um mês bastante intenso de trabalho. Foi um esforço concentrado. Contamos 36. 475 ciclistas no total. Então esses 200 pontos foram de contagem manual. Foi feito pela metrópole. Além disso, também a CET acrescentasse 10 pontos de contagem automáticas que a CET também a gente junta, então, no fundo a gente consegue fechar esse bloco com 210 pontos de contagem, além, obviamente, dos dados do Strava metro. Pode seguir, Flávio.

0:13:02 flavio soares - Acho que eu vou passar um pouco para Tainá que ela vai falar um pouco dos resultado da modelagem e a questão da expansão da contagem ao longo do tempo. Vai lá, Tainá.

0:13:43 Tainá - Obrigada, Haydee. Então a gente foi para rua, fez essas contagens, né? Em 210 pontos ali em 1 mês e depois pegou esses dados para modelar e ver que que a gente conseguia de informação, né? Então vocês estão vendo ali os mapinhas, que são os pontos de contagem que a CET tem e tinha já para os anos anteriores e até 2023, que foi o último ano que a gente considerou que é o ano da contagem de linha de base, essa de 200 pontos. Então vocês podem ver que nos primeiros anos, na linha de cima, a gente tem uma certa concentração de pontos na região mais central da cidade. E o primeiro trabalho que a gente fez, que aquela publicação número 4, que a Haydee falou, é lá no começo para vocês, o trabalho começou em 2021, então vocês podem ver que ali 2022, assim a gente já tem uma expansão geográfica, né? Então, acho que isso é um primeiro resultado legal que a CET refletiu muito com junto com a gente a partir do nosso trabalho. É da necessidade de expandir geograficamente, de olhar para as periferias também. Além do centro expandido da capital. E aí 2023, na linha de base, então você tem uma cobertura muito grande das contagens. Pode passar. E que que a gente tem como resultado. Então, o que que a gente estava fazendo? A gente estava fazendo assim, a gente foi lá na rua e contou, de fato, 1000 ciclistas. Se a gente olhar os dados do Strava, será que a gente consegue prever quantos ciclistas teriam passado só olhando a partir dos dados do Strava? Então, foi esse exercício que a gente estava fazendo e o que a gente encontrou? Que sim. Em geral, assim, na média a gente consegue acertar bastante o número de ciclistas que vão passar olhando para os dados do Strava e algumas outras variáveis sócio demográficas e geográficas que a gente coloca para dentro do modelo. No entanto, como vocês podem também ver nesse mapinha, os dados do Strava, eles são muito concentrados na região mais central e mais rica da cidade, que é onde tem mais usuários mesmo. Então, o modelo no geral é bom, mas quando a gente aplica esse modelo para a periferia, a gente não consegue um resultado muito bom, principalmente porque a gente tem uma baixa cobertura do Strava, nessas regiões e aí, se vocês olharem ali na tabela em amarelo, vocês vão ver que a leste, a norte, elas, na nossa contagem de linha de base, elas têm uma proporção boa de ciclistas, mas não está refletido no Strava. Então a gente não consegue usar o Strava para essas regiões mais periféricas. E aí, o que que a gente fez? Foi fazer então um modelo mais regionalizado, um modelo que olhasse só para essa região central só para essa região em que os nossos dados do Strava são mais fidedignos à realidade. E aí foi o que a gente fez. Então a gente fez, vão ver que aí o modelo 7, se vocês olharem a publicação, tem vários. A gente estava testando diversas coisas, então esse é o nosso modelo 7, último modelo que está considerando só a região do centro expandido, a região do rodízio da cidade de São Paulo. E aí a gente tem, então esse é um modelo de no eixo X. A gente, tem o observado, então, de fato o que a gente tem na rua e o previsto a partir do modelo. Então você tem que a gente prevê muito parecido com o que de fato a gente está observando, então nosso modelo consegue ajudar muito, se a gente não for para a rua olhando só os dados do Strava. Quantos ciclistas teriam passado naquela rua? A gente consegue dar uma boa resposta, com um intervalo de confiança. Que nem pesquisa eleitoral, 2 pontos percentuais para cima ou para baixo. Então a gente tem uma margem de erro pequena para essas regiões, para essa região central. Pode passar. Então é isso, né? Substituir e aumentando a capacidade de contagem nas periferias. Então, foi o nosso grande resultado. E acho que era isso, né?

0:19:37 flavio soares - Então, dá apresentação é isso. Vai comentar mais alguma coisa, Tainá?

0:19:43 Tainá - Não.

0:19:44 flavio soares - Então tá para a gente ter um tempinho de discussão, então vou fazer 4 comentários rápidos aqui, não é? Acho que o primeiro deles é quando a gente fez o primeiro trabalho no primeiro ano com relação aos dados do Strava, eu sempre digo que eles foram um grande espelho pra gente olhar o que que a gente estava fazendo na cidade. Como a gente estava fazendo a contagem de ciclistas e a gente entender como é que a gente poderia fazer aquilo diferente, né? Acho que esse foi talvez dos grandes méritos do primeiro ano de trabalho. O segundo comentário é eu comentei isso no lançamento lá, então quando a gente fez essa grande contagem de ciclistas, né? A gente tem um retrato, a gente fez um benchmarking como grandes cidades do mundo tinham feito esse tipo de contagem e ela é a Cidade do México, por exemplo, faz uma coisa muito parecida e a gente quando fez o lançamento, aparentemente essa de Buenos Aires também fez uma coisa muito parecida. A gente tem ali alguns resultados que vale a pena destacar, então vou só falar de 3 deles que são primeiro, a questão das bicicletas compartilhadas, então onde elas existem, elas criam todo um novo número de usuários que não estariam naquela área. Isso, por exemplo, ficou muito claro na primeira publicação, quando a gente tinha dados da Yellow operando e a gente teve que controlar esses dados, porque eles davam um salto, né? Ali na, principalmente na região dos contadores da Faria Lima, ali e tal, eles davam um Salto que eram basicamente usuários da Yellow, e que não necessariamente depois, né, a Yellow parou de operar. Eles, enfim, acabaram, não tendo essa possibilidade. Então o sistema de bicicletas compartilhadas, ele tem uma função muito interessante, que é isso, ele dá um Salto no número de ciclistas onde ele opera, né? E a gente vê isso é, acho que em boa parte aí, existe uma concentração maior na cidade, sim, mas assim, onde ele existe, ele é bom. Ele de fato dá um Salto nesse número de ciclistas para a gente é muito interessante. Segunda coisa é que a região central apareceu com o número de entregadores muito alto, né? 40% dos entregadores. Então, assim, na hora que a gente pensa, então, o perfil de entregadores nas cidades, na região central da cidade é muito interessante, porque a gente foi fazer, um treinamento com a CET ali das contagens dos ciclistas e só ali naqueles 15 minutos ali que eles ficaram contando no palitinho ali, o número de ciclistas já passou, o cara dando grau na cargueira, né, cara, com cargueira de garrafa de água, então o tipo de entregador que ele se soma ao entregador clássico de bag que a gente vê em outras regiões da cidade, né que seriam os entregadores de aplicativo, então o centro tem essa capacidade, é uma coisa muito interessante. Então, por exemplo, nessa cidade, acho que o secretário entrou aí na reunião. A cidade estuda hoje, né, onde que ela poderia fazer uma zona de livre de emissões, o centro tem essa característica muito Clara, né? Assim, não só pelos dados de segurança viária, que são absurdos de obscenos no centro. Então você conseguir resolver isso daí, você conseguiria fazer todo um esquema de entregas, enfim, potencializar a mobilidade ativa já tem metrô, enfim, tem um ótimo caso de estudo ali para a gente aproveitar. E a terceira coisa era o número de mulheres, que a gente tem os dados da OD, eles são, a princípio, os mais fiéis que a gente tem com relação ao número de ciclistas na cidade, a melhor estimativa que a gente tem. Mas eu acho que no caso da proporção de mulheres, essa contagem pela abrangência que ela teve me parece até um dado mais fiel e o resultado que a gente teve foi de 7% no número de mulheres. Normalmente a gente entende isso como um proxy na literatura, ou seja, ele é um indicador muito forte pra gente, do quanto as pessoas se sentem confortáveis em pedalar na rede, em usar aquela rede, que aquela rede, ela traz segurança que você se sente convidado a estar ali, não só ciclistas experientes, mas novos ciclistas, pessoas idosas, enfim, né? A gente está inclusive fazendo um trabalho agora que está sendo finalizado junto com a equipe do Gregório, que também está aí. E os dados aí também estão evidenciando isso de uma forma muito interessante, né? Então, finalizando os meus comentários aqui. Esse foi o segundo, o terceiro, de 4, só para gente saber, as contagens da CET. A gente fez todo um esforço muito grande de unir as metodologias, né? Acho que todo mundo conhece a metodologia da ciclocidade, né? Que a gente vai lá, olha, várias coisas, né, qualitativas além do número de ciclistas e a CET em geral, olha mais fluxo de ciclistas, né? Então a gente teve todo um momento ali, foram eu acho que mais de 10 dias para a gente conseguir consolidar essa metodologia conjunta e acho que ela é um grande mérito da gente ter feito esse grande retrato da cidade, olhando esses qualitativos, então a CET talvez no futuro não faça, mas talvez se pelo menos ela contasse, talvez mulheres, já

iria ser um grande avanço, né? Mas ela tem aí a metodologia, se ela quiser replicar no futuro, metodologia está aí, está bem documentado, enfim, é só aplicar de novo e a gente vai ter um novo retrato da cidade igual a gente teve dessa vez. E o último comentário que eu faria antes da gente... já vi que já tem gente levantando a mão, é o seguinte, a gente, recentemente, teve uma conversa com o Dawton e com a Léia né, que inclusive o Natalini na posição do secretário lá das climáticas e o Celso na posição do secretário de mobilidade, fizeram perguntas muito pertinentes, né? Afinal, a gente tem dados de aumento do número de ciclistas, de estagnação e tal? Não. A gente não tem. Mas justamente esse plano de monitoramento, é que a gente tenha em 1 ano e tenha isso a cada ano, a partir de agora, né? Acho que é o grande mérito do trabalho, porém, tem uma outra parte dessa mesma pergunta que é o quanto de veículos motorizados a gente tem reduzido na cidade de São Paulo. Essa outra parte da pergunta é extremamente pertinente. Então, eu e a Tainá estamos aqui com os dados de radar da cidade, não é? Então eu não sei se é alguma coisa que a gente viu, a gente poderia analisar a partir desses dados. Não sei, mas a gente teria como fazer um estudo desse tipo. Eu acho que ele é um complemento muito interessante, dialoga diretamente com o espírito do plan clima e, afinal de contas, eu acho que é o que a gente quer, né? Que é aumentar a mobilidade ativa, transporte público, bem no espírito da PMNU, que é o que todo mundo aqui enfim defende. Dito isso, abro aí para gente conseguir discutir um pouquinho e obrigado.

0:25:49 Tainá - Só um último comentário. Que a publicação e todos os dados estão disponíveis, são públicos para que todo mundo possa usar e mexer nessas qualitativos que o Flávio falou, né? Então a gente tem lá mulher entregador, que tipo de entregadores, se têm Garupa, se não tem garupa? Tem várias outras análises que podem ser feitas, que de repente a gente não fez e os códigos também de todos os modelos que a gente usou, também estão disponíveis públicos para que outros pesquisadores, pesquisadoras possam replicar em outras cidades e regiões, então, vocês, por favor, mexam, nesses dados e nesses códigos que a gente publicou.

0:26:28 Dawton Roberto Batista Gaia - Se vocês puderem colocar o link aqui no chat, seria ótimo pra todo mundo ter essa possibilidade. Antes de mais nada, muito obrigado, Flávio, pelo Pronto Atendimento aí a nossa solicitação, né, Tainá, Haydee, muito obrigada a todos. Acho que quem levantou a mão primeiro, que foi o Ceará, né? Ceará, bom dia.

0:26:59 Antonio Matias - Bom dia, Dawton, me ouvindo bem?

0:27:02 Dawton Roberto Batista Gaia - Sim.

0:27:03 Antonio Matias - Então, Dawton, bom dia a você, cumprimento a todos os homens, em nome da Michelle, todas as mulheres aqui presentes, em meu nome, a todos os gerais, sem distinção de generos. Flávio, pergunta para você. Eu fui a pessoa que provoquei a manutenção dessa cláusula para essa reunião daqui de hoje, que eu sou um defensor de andar a pé, um defensor de ciclofaixas, sou defensor de bicicleta para atender, mas eu estou vendo, a minha preocupação, quando vocês falaram estudo, qual foi o índice de estudo de circulação de bicicleta na Alameda, nas Boninas ali, ali próximo da metrô, praça da árvore, ciclofaixa de quase 4 km. Eu gostaria de saber qual que é o índice de circulação naquela região? Segundo ponto, esse é o primeiro. O meu ponto agora de observação de segurança. As entregas, sou maior defensor, porque eu moro lá no Capão Redondo, lá na Sabine, deixar bem claro pra vocês, eu moro lá na Sabina. Então, ali precisa de muita agilidade para bicicleta ajudar a entregar as mercadorias tudinho, mas tem um ponto de interrogação que eu vejo, estou falando aqui para vocês que nós não somos de fazer denúncia, nós não somos de fazer cagoetagem. Então aqui é um ponto de observação. As bicicletas andando nos corredores de ônibus na faixa esquerda, atrapalhando o viário. E eu, como sou defensor, gostaria que vocês ajudassem a educar esse transporte que é perigoso para eles andar no corredor da faixa da esquerda. Isso atrapalha tanto ônibus, o táxi e atrapalha tudo. A gente sabe que tem poucas ciclofaixas, é para isso que estava se debatendo isso aqui para ampliar cada vez mais e atender aos munícipes dessa cidade aonde o não pode ser entregue rápido, uma mercadoria, uma entrega. Eu ainda sou do tempo, eu sou velho, aqui no Ipiranga, onde está a sede do sindicato, a maioria das entrega aqui, eram feitas de bicicleta. A bicicleta tinha um caixote na frente e uma roda atrás, e você pedalava para fazer essas entregas. Hoje, com a ciclofaixa vai favorecer muito, então esses são os meus 2 pontos de observação e de

contribuir para a segurança desses amigos, esses colegas que estão na rua trabalhando e prestando serviço. Eram esses 2 pontos, obrigado.

0:29:43 Flavio Soares - Não. Obrigado, Ceará. Dawton, vamos fazer o seguinte, eu acho que para a gente otimizar, talvez fazer uma rodada de perguntas e a gente endereça várias, porque eu sei que, se não nessa a gente vai falando muito e aí acaba a pauta do CMTT vai sendo dominada ali, então vamos fazer uma rodada de perguntas e a gente já responde todas de uma vez só.

0: 30:01 Dawton Roberto Batista Gaia - Pode ser, vou passar para Aline e possivelmente ao Jorge e tem o Sampaio, que se inscreveu também agora. Vamos fazer as 3 perguntas. E você responde as 4 em seguida.

0:30:17 Aline Pellegrini Matheus - Beleza, bom dia a todas e todos. Primeiramente parabenizar o trabalho aí da ciclocidade, porque é um trabalho, imagino que é imenso, difícil de fazer e muito complexo. Parabéns, Taina, Haydee, Flávio aí pela apresentação, ficou muito claro aí nos slides que vocês trouxeram a complexidade e o empenho de vocês aí na apresentação. A minha pergunta é sobre esse modelo que vocês trouxeram, se tem uma previsão assim de alguma margem assim, se é, existe uma possibilidade de mudança. Por exemplo, se o que que pode influenciar nesse modelo para que ele seja mudado, dentro do que acontece. Assim, o que que pode influenciar se alguma, se houver alguma mudança, no decorrer do tempo do que acontecer com a cidade. As mudanças na cidade, as mudanças, por exemplo, nas estruturas que a gente tem, as mudanças climáticas que podem acontecer, as mudanças políticas que podem acontecer no decorrer dos anos, se o modelo pode sofrer alguma mudança. Seja ela orgânica, assim que vocês vão percebendo ao longo do tempo ou se vocês vão fazer algum ajuste para que esse modelo seja adaptado e sempre esteja, o mais fiel possível da realidade. Como que isso pode acontecer e se adaptando ao longo do tempo? Essa é a minha pergunta. Bom, obrigado.

0:31:55 Dawton Roberto Batista Gaia - Queiróz?

0:32:00 George Queiroz (Guest) - Bom dia, eu queria fazer mais um comentário do que pergunta. São 3 coisas que eu queria pontuar. Agradecer o Flávio, a Tainá, e colegas aí. Eu queria primeiro comentar. São 3 coisinhas que eu anotei aqui. Primeiro é para a gente tomar um cuidado, todo mundo, né? Eu acho que principalmente o poder público não é. Eu vi o comentário do Ceará, que a gente fala de contagem, a gente fala, tem tantas bicicletas, tal é uma ferramenta muito interessante que costuma surpreender as pessoas, né? As pessoas falam assim, passa pra gente, eu fiz uma contagem uma vez lá na Mooca, os caras falam assim, passa 5, 6 bicicleta, aí nós contamos 300, né? E a pessoa fala, é mentira, é mentira, eu mostro as fotos das 300 bicicletas e as pessoas se surpreendem, mas a gente precisa ter claro todo mundo, né? Especialmente o poder público de que o número de ciclistas no local não é métrica que a gente tem que ter principal para ter, por exemplo, ter uma ciclofaixa ou não, porque nós estamos falando de uma estrutura de inclusão, né? E uma estrutura de direito à cidade. Então, se a gente tem uma ciclovia onde passa uma bicicleta por dia. Está paga. Porque é uma pessoa que não morreu. É uma pessoa que não tomou fina de carro. Então, da mesma forma que tem, por exemplo, uma rampa de Acessibilidade, né? A gente não fica contando quantas pessoas passam numa rampa de Acessibilidade, então a gente precisa entender a estrutura cicloviária, no contexto de direito à cidade e não essa crítica muito rasa que é feita por quem não gosta de bicicleta, que quer tirar de ficar falando assim só passa meia dúzia, não passa ninguém, não passa ninguém, se passa um. É muito melhor do que um carro estacionado que privatiza o espaço. Isso é muito importante que o poder público saiba disso. A gente não caia nessa pilha de ficar contando, contando, contando porque o que a gente precisa é assegurar um direito, um direito, o direito à vida e que obviamente a gente precisa que as estruturas aos poucos chamem as pessoas aos poucos criem-se as redes, né? A ideia também, um pouco em relação ao comentário do Ceará de que bicicleta não atrapalha o trânsito. Isso não existe. A bicicleta faz parte do trânsito, ela é o trânsito. Ela não atrapalha o trânsito nenhum, porque ela está no trânsito, da mesma forma que tem muitos carros que atrapalham a gente, a gente toma fina de táxi. O táxi passando na nossa orelha porque eles não gostam, isso é muito normal. A gente tem um trânsito muito complicado, tem ciclistas que erram, tem taxista que erram, têm ônibus que erram, então a gente faz parte do trânsito, todo mundo precisa ser educado, né? Então a gente a gente precisa entender que a gente está dentro do

trânsito, né? A outra coisa é o terceiro comentário, é em relação, a nossa relação com a tecnologia, a gente precisa. Só que assim, existe um conceito liberal, de que as big tex vão substituir o poder público um dia, né? E isso nos transportes acaba sendo muito pronunciado. A ideia de que o Uber vai substituir o táxi. Mentira, jamais. O Uber, ou seja, uma empresa particular, não vai substituir a ideia de um controle público de uma prefeitura de entender como um serviço, por exemplo, de transporte individual, como táxi, tem que ser controlado pelo poder público. E o Uber tá, quer, vai procurar o dinheiro do jeito deles, então não substitui jamais do mesmo jeito que o Itaú não vai resolver o problema do bike sharing na cidade. As bicicletinhas do Itaú resolveram na faria Lima, na região nobre da cidade. A gente chama de Vale Encantado, então quando o Flávio mostra que existe, por exemplo, a questão da yellow ou trouxe uma tecnologia nova de aluguel de bicicletas, deu um pico, mas quando quando eles desistiram de brincar por falta, inclusive, de estrutura cicloviária, a estrutura cicloviária não evoluiu. Quando teve bicicletas da yellow aqui no Butantã, foi meio bagunçado, todo mundo pedalando na calçada, eu vi uma yellow atropelada aqui. Quando aí a Yellow desistiu de brincar, caiu, ou seja, caiu o número de ciclistas, as pessoas andando. Ou seja, quem tem que no momento que a gente quer que tenha mais ciclistas na cidade, a gente precisava que o poder público controlasse isso e incentivasse. Não adianta a gente depender da boa vontade do pessoal da caloi, do capital de risco para gente ter incentivo a bicicleta. Eu lembro da Yellow uma vez, por um momento colocou uma multa para quem deixar sua bicicleta fora da área nobre que eles operavam, né? Então eu acho que a gente tem que entender que o estado tem que também cuidar do Black Cherry, a mesma coisa o strava. O strava claramente só funcionou como as substituição, vamos dizer da ideia de contagem, da ideia de um controle público. Funcionou no Vale Encantado, né? Vamos dizer, no centro expandido, porque é um equipamento feito para smartphone, para performance, né? Não é equipamento para mobilidade. Eles tentam usar, mas é claramente entender que os que o strava como uma iniciativa particular, a gente está subindo dados para o strava, não é? A gente liga o strada, a gente está doando, dados para eles utilizarem, eles venderem, etc, né? Mas a gente sabe que o strava jamais substituirá, especialmente, justamente nas periferias da cidade. Então a gente precisa ter um reforço do poder público. Eu não acho que assim, a ciclocidade faz esse trabalho importantíssimo de avisar o poder público do que a gente precisa. Mas assim, o poder público, precisa saber que mesmo também a ciclocidade não vai substituir o poder público e tem que ter gente, tem que ter estrutura para gente cuidar das periferias, né? Isso custa dinheiro, né? Imagino custa recurso, mas o poder público tem que trazer recurso para as periferias, para ter atenção nas periferias, saber onde estão os nossos amigos bicicletas e que não fazem performance, não treinam não, né? O tio da barra forte não liga o strava, mal tem um smartphone que sirva para isso, então é isso, só esses 3 comentários.

Obrigado, muito obrigado. Bom dia.

0:38:33 Dawton Roberto Batista Gaia - Sampaio.

0:38:37 Sampaio - É bom dia. Bom, então, o Jorge falou bastante do que eu gostaria de falar. Que é essa questão de atrapalhar o trânsito. Não esqueço dos ônibus falando que os táxis é que atrapalham o trânsito dos corredores, né? Então eu acho que tem esse lado aí, né? Uma outra coisa que me chama bastante atenção é que realmente a periferia ela está totalmente excluída mesmo dos projetos, das ideias, de ciclovias, de criação e colocação. Tanto que o pessoal nem se preocupou, né? De certa forma, em fazer contagem nos bairros mais periféricos da cidade. Uma terceira coisa é uma curiosidade minha. Não as pesquisas, mas o ciclovias, como que ele se organiza, como que ele é financiado, quem financia, vi que é uma associação de ciclistas, né? Mas quem são os financiadores do ciclovias? Por favor, é isso que eu gostaria de falar, obrigado.

0:39:59 Dawton Roberto Batista Gaia - Flávio, acho que você pode responder essas.

0:39:59 Tainá - Quer começar, Flávio? Depois eu pego as coisas mais de modelo.

0:40:05 flavio soares - Só uma dúvida. Parece que tem mais uma pessoa só com a mão levantada, que se for só mais um, acho mais fácil ela já fazer. Aí a gente já fecha.

0:40:13 Dawton Roberto Batista Gaia - Ceará.

0:40:16 flavio soares - É o Ceará de novo ou não, então?

0:40:19 Antonio Matias - É, sou eu, sim.

0:40:21 Michele Perea Cavinato - Flávio, tem várias pessoas, tem o Ceará, o Caíque, o Sampaio. Você quer fazer essa primeira bateria?

0:40:30 Tainá - Também vamos não deixar repetir, porque tem mais gente com pergunta acho que é mais importante.

0:40:33 flavio soares - OK, então vamos lá, então vamos fazer assim, vamos fechar esse lote, porque para a gente não repetir, a gente prioriza a quem não falou ali depois pode ser?

0:40:47 Antonio Matias - O Flávio, só uma colocação, eu falei aqui, George, que eu não sou contra. Eu sou defensor, eu tenho um diretor que é ciclista e participante de tudo. Eu falei que eu estou preocupado é com a segurança. Se nós poderíamos fazer um mecanismo de fazer uma educação para esses colega junto a nós, taxistas e motoristas de ônibus para evitar acidente, por exemplo, da vida. Eu não sou contra. Eu sou defensor e eu provoquei essa reunião hoje para a gente ajustar isso aí que eu me preocupo muito da gente que nós o ônibus é maior do que o táxi, o táxi é maior do que o ciclista. O ciclista não tem segurança nenhuma. Então essa é minha preocupação. Quando eu falei dessa rua é porque eu falo para você, Jorge, eu estive nessa rua, queria um ponto de táxi lá, não tem problema. Só que os moradores de toda vez que me vê lá, faz a mesma pergunta que você falou, eu falei, gente, isso aqui é para preservar a vida. Isso aqui é para incentivar as pessoas a fazer exercício. Entendeu? Então só retratando isso aí que eu não sou contra, eu sou a favor. Eu sou defensor e chamo atenção de algum taxista ou de um motorista de ônibus, quando eu vejo eles pressionando o colega dentro de uma faixa, dentro do corredor, buzinando, eu falo, gente, você assustar a pessoa, a pessoa perde o controle.

0:42:05 Dawton Roberto Batista Gaia - Então tá bom, vamos lá.

0:42:07 George Queiroz (Guest) - Estamos juntos, Ceará.

0:42:07 Dawton Roberto Batista Gaia - Obrigado, Ceará. Vamos lá, Flávio.

0:42:10 flavio soares - Vamos lá, então vamos fazer o seguinte, vamos começar primeiro pela pergunta da Aline. Eu acho que eu vou chamar a Haydee e a Tainá para responderem e aí depois eu comento as outras, porque eu acho que é um bom começo.

0:42:24 Tainá - É, então, como foi falado um pouco aqui, o objetivo da contagem de linha de base, é fazer uma fotografia da cidade no momento que ela está hoje, então não é para saber se tem mais ou menos ciclista em um lugar ou outro, porque a gente sabe que tem demanda induzida, que tem um monte de coisa que a dinâmica ela se altera quando a gente constrói uma ciclovia, quando a ciclovia existe por 1 mês, quando ela existe, depois de 1 ano, se essa ciclovia conecta com a outra lá na frente, então tem várias dinâmicas. O objetivo das contagens nunca foi fazer essa lupa ciclovia, então pode ser que até a rua aqui o pessoal aqui comentou, não esteja nas nossas contagens porque o objetivo não era pra todas as ciclovias da cidade. Era fotografia que representasse tanto a periferia quanto centro, as vias de mais alta velocidade, vias de menor fluxo, vias com ciclovia, vias sem ciclovia, vias com subidas, vias planas, então a gente tentou fazer toda uma tipologia. Assim, uma mistura de diversos tipos de vias, justamente para essa fotografia mais abrangente da cidade que pudesse nos dar uma visão do que está acontecendo hoje. Mas como você falou, Aline, o nosso modelo, ele é estático no nosso tempo. Nos dados que a gente tem no momento. Então a cidade realmente pode mudar e o modelo precisa se adaptar a isso. A CET vai continuar fazendo contagens manuais, e aí é uma maneira da gente entender se o modelo está funcionando. De ver o quanto ele está errando e se o modelo começar a errar muito e é um desejo também nosso, assim, de que a cidade conseguisse fazer esse esforço de ter uma fotografia, essa foto de todas as regiões, todas as tipologias de viário. É uma vez a cada 2 anos, de repente, entendeu? Então essa linha de base, ela serve como uma foto a partir da qual a gente... é a linha de base. É o básico e aí a gente vai começar a entender o que está acontecendo a partir desse momento que a gente tem uma fotografia, porque como falaram, a gente não tinha,

a gente não sabia o que estava acontecendo nas periferias, porque não existiam muitas contagens por ali. Então hoje a gente tem essa grande visão da cidade e a partir dela a gente consegue saber se o número de ciclistas tá aumentando ou diminuindo. Então a contagem para isso, para ter essas tendências e onde está aumentando mais, onde está aumentando menos, porque não é tentar entender um pouco a política pública nesse sentido. E esse modelo, ele precisa ser refeito de tempos em tempos, porque com certeza ele vai deixar de ser representativo da cidade.

0:44:58 Aline Pellegrini Matheus - Perfeito, muito obrigada.

0:45:02 Haydee Svab [ASK-AR] (Convidado) - É, eu vou complementar o que a Tainá falou um pouquinho, ela já tocou em alguns pontos que são importantes e acho que ele já logo não só responde a pergunta da Aline, como também as questões que o George levantou. Que é a questão das periferias de então, a gente quando fez o estudo e até foi uma premissa metodológica e vocês, quem lê o estudo com um pouco de cuidado vai perceber, a gente não fez medições apenas em ciclovias. Porque não é só ciclovias que as pessoas pedalam para a gente ter a foto da cidade para a gente compreender o movimento de ciclistas na cidade, o que que a gente precisa? A gente precisa da diversidade que a cidade tem. A gente precisa medir onde é a ciclovia, onde é a ciclofaixa e onde não tem nada. Por isso a quantidade de contagens manuais realmente foi grande, por esses 2 motivos para que não se ficasse atrelada à questão de estar numa infraestrutura cicloviária, porque pra ser uma contagem de contador automático você precisa da infraestrutura cicloviária para instrumentar, né? E para a gente também tem os qualitativos. Então não só a gente tinha como premissa ir para as periferias, expandir, então, se aquele primeiro mapa que a Taina mostrou, né? Com como a gente foi expandindo as contagens para outras áreas da cidade, mas que a gente também traz informações qualitativas de quem é esse trabalhador que usa bicicleta, quantas mulheres, e aí a gente sabe que as mulheres em si, tem uma questão de gênero associada, mas tem uma questão que aí eu acho que dialoga um pouco com o que o Ceará falou de segurança viária, né? A quantidade de mulheres pedalando ela é uma proxy da percepção de segurança, né? E aí, não estou falando só da infraestrutura, cicloviária ou não. E aí eu vou só dar um Highlight num detalhe, que está na página 21 do relatório que eu acho importância, então nada do que a gente colocou significa que é para fazer ou para não fazer infraestrutura, muito pelo contrário, a gente acha que tem que ter cada vez mais infraestrutura, inclusive, e aí eu vou trazer o dado. É, a gente mediu a quantidade de pessoas nas calçadas, né? Então, sobre o uso de calçadas, “aspas” sobre o uso de calçadas na presença da infraestrutura cicloviária, o uso por ciclistas é baixo. Mas na ausência da infraestrutura cicloviária chegasse a ter 1/3 de ciclistas circulando nas calçadas, é essa proporção chega a 60% na região Oeste. O que isso quer dizer? Que a gente precisa de Infra porque as pessoas procuram segurança. Então acho que a gente também traz esse tipo de qualitativos trazem esses insights pra gente que não dá pra passar, não é só eu acho que do ponto de vista de modelagem, acho que eu gosto de dar esses tipos de highlights no trabalho é ponto de vista da modelagem. Ele é indicador de tendência, não é pra olhar uma rua em específico, ele vai... a nossa ideia é porque a cidade de São Paulo é gigantesca. A gente tivesse em uma cidade pequenininha, talvez a gente chegasse nessas minúcias. É um indicador de tendência, mas a gente também traz esses indicadores qualitativos que trazem essas questões para a gente que a gente não pode ignorar que nessas 200 contagens gente também mediu essas coisas. A gente também traz essas informações e também traz informações em áreas da cidade. Então a gente também não vai, a gente não mediu só onde é arterial, onde tem velocidade rápida, que em geral é onde a gente precisa de mais infraestrutura segregada. A gente também trouxe essas medições em vias locais, porque também tem gente que pedala em vias locais. Então a ideia nossa quando a Tainá falou lá atrás, essa foto é também trazer a diversidade. É do pedalar como um todo. Acho que era essa é uma coisa. E aí fechando a minha fala na questão da Aline, é, se você olhar nos modelos, aí nos site modelos, a gente fez um monte de modelo. E a gente vai calibrando. A gente vai de uma primeira. Uma das coisas que a gente faz na modelagem é selecionar quais são variáveis que explicam o fenômeno. Hoje a gente tem uma quantidade determinada só de algumas variáveis, não vem ao caso aqui técnicas, mas algumas variáveis que elas são suficientes para explicar com um determinado bom desempenho. Aí você tem uns 70%, 80%. Agora, conforme o mundo muda, talvez as variáveis que vão bem explicar também podem ser diferentes, e isso está documentado

na metodologia. É a CET, qualquer pesquisador e qualquer pessoa aqui pode acessar isso. Então, se daqui 5 anos, daqui 10 anos, as variáveis que melhor descreverem e aí, dialogando com o Jorge fala se o strava falar, não vou mais dar os dados, a gente tem outros, pelo menos a gente vai ter os dados de monitoramento que a CET tem agora não vai depender do strava, enfim, a nossa perspectiva é sempre que a gente tenha mais dados. A gente não fundou, fundamentou o estudo nos dados de um ente privado. A gente está usando os dados de um ente privado reconhecendo a sua limitação geográfica para enriquecer e dado que a gente dá os nossos dados para eles, então que vão, que tiramos partido disso, né? É, mas a nossa ideia é apontar e da ferramenta é técnico para que a gente também acompanhe, então o modelo ele consegue se adaptar com o tempo. Hoje ele tem essa foto, mas com o tempo ele pode ter outras variáveis. Hoje é o strava, amanhã ela ou depois pode ser outro e depois pode ter o poder público com um sistema de bicicletas compartilhadas. Nosso sonho, enfim. Mas eu acho que tem essa flexibilidade e o código está aberto para isso também.

0:50:24 Tainá - E aí só complementando, então tem a potencialidade do bike SP, né? Então, se a gente entender o bike SP enquanto um programa de dados, ele ganha outra potencialidade, porque se a gente conseguir ter esses dados que são gerados por um próprio programa da prefeitura, a gente tem, quando as pessoas estão usando, onde elas estão e tal, então acho que já fazendo a ponte aí com outra pauta. O bike SP tem essa potencialidade de ser o novo strava dentro do nosso modelo.

0:50:58 Aline Pellegrini Matheus - Excelente. Quando eu tive contato com o material de vocês. Assim que vocês publicaram, eu verifiquei todos esses modelos e achei fantástico, né? E sobre essa questão das mulheres, fica aí, né? A intenção mesmo a gente percebe que quanto mais mulheres têm, mais seguras são as vias e aí fica aí o recado, né, para a CET que é importante a implantação de vias cada vez mais seguras e não a retirada de vias como a gente tem visto cada vez mais. Obrigada.

0:51:30 flavio soares - Então, deixa eu tentar fazer um apanhado geral aqui das coisas que o pessoal comentou então sobre a questão, comentário rápido sobre ainda essa questão do modelo e a pergunta da Aline, acho que é importante pensar no seguinte, parte desse processo que a gente fez, passou por um treinamento de 10 pessoas da SMT e da CET em R, né que é a linguagem de programação que a gente usa para fazer esse tipo de análise. Então, foi justamente pensando em como a prefeitura poderia usar isso no futuro, que a gente convenceu e a prefeitura topou, tanto a CET quanto a SMT. Que esses técnicos fizessem esse curso assim, então tudo isso faz parte da gente pensar como é que a gente deixa um legado para a prefeitura, que a própria prefeitura começa a incorporar isso, tenha as ferramentas para fazer isso, né? Não fique dependendo de um órgão terceiro, enfim, né? Seja ele quem for, mas ela possa internalizar isso. Acho que isso é um ponto importante de comentar e é importante de comentar também que, por exemplo nisso, que a acho que a Haydee estava comentando das calçadas, olha como a visão complementar é importante, não é? A visão da ciclocidade e eu entendo que dos ciclistas em geral sobre uma calçada é a busca de proteção, né? A visão da CET de uma calçada é de uma infração, né? Então, quando eles estão olhando o ciclista, na calçada, no fundo, o que eles estão olhando ali é assim, as pessoas estão infringindo a regra do CTB. Tanto é que uma pessoa em uma via que tem ciclofaixa ou ciclovia, se ela está no viário ou na calçada para CET não é importante essa diferenciação. Para gente ela é fundamental, né? Ela é muito diferente, né? Então por isso que essa discussão toda sobre a metodologia foi super importante também para eles entenderem, né, que eventualmente existem outros olhares aí que são reconhecidos internacionalmente e nacionalmente, né? O tipo de contagem que a gente faz é o mesmo contagem que todas as organizações ciclistas fazem no Brasil, basicamente, né? Então isso é muito legal, né? A gente tem essa troca e tem um reconhecimento ali de que nesse momento foi importante. Não quer dizer que a CET vai fazer no futuro dessa forma, mas se ela quiser fazer, está tudo ali. Então acho que isso cobre um pouco aí do que a gente falou, vou dar umas pinceladas rápidas aqui a gente não também não ficar tanto tempo, acho que do modelo, a Haydee e a Tainá, já falaram bastante da fala do Jorge, da questão da yellow e do Vale Encantado, embora comentando que é nosso Vale Encantado inclui a Cracolândia, né? Na nossa região, onde o modelo do strava ainda funciona. É, mas assim, eu diria isso faz parte da resposta

da pergunta do Ceará, né? A questão hoje ela é o seguinte, se São Paulo tem uma meta de 4% de bicicletas nas ruas até 20 e 30, né, que é a meta que vem do plan clima e que ela está muito alinhada com o plan mob era 3.2 até 2028. A cidade, ela não tem que se perguntar quem é que vai ajudar? Ela tem que perguntar como essas pessoas vão ajudar, não é? Então, assim, então sim, tem um papel do poder público que é fundamental, inegável, mas sim também tem um papel de entidades privadas que ele tem que somar sim, nessa briga por bicicleta e muito bom que somem. E quanto mais atores tiverem somando, melhor ainda, mais rápido a gente chega nesse objetivo. Então e aí respondendo a pergunta do Ceará, vou fazer um paralelo com a questão das velocidades, né? Como é que você define uma velocidade máxima de uma via, né? Você vai lá, projeta a via, calcula 85 percentil, mede qual a velocidade das pessoas lá que estão passando a 85% está passando nessa velocidade, beleza? Essa é a velocidade máxima dessa via. Você coloca uma placa lá e é assim que funciona, né? Essa é a engenharia clássica. Hoje em dia, que a gente estuda sistemas seguros, visão zero e tal, a gente viu que isso não funciona necessariamente assim. As pessoas são atropeladas, elas têm um risco de morrer muito mais alto. Então você não pergunta, hoje dentro dessa ótica, qual é a velocidade dela em 85 percentil, mas você se pergunta, qual é a velocidade que você quer daquela via para que ela tenha um Balanço entre mobilidade e segurança, né? No caso da, você perguntou aí, qual é a porcentagem... Quantos ciclistas têm em determinada via? A pergunta não é quantos ciclistas tem naquela via hoje é quantos ciclistas a gente quer que aquela via tenha? Essa é a pergunta, né? E o que que a gente vai fazer para que a gente chegue nesse número? Então é um olhar um pouquinho diferente, que ele está muito mais alinhado com as metas estratégicas da prefeitura, então a nossa meta é: a gente tem que chegar no 4%. Como que a gente vai chegar lá? É isso que a gente tem que se perguntar. Então, eu estou dando pinceladas rápidas aqui, porque se não a gente fica muito tempo falando. Falei então aqui do Ceará, eu falei aqui da Aline, falei do Queiroz e o Sampaio comentou, 2 coisas da periferia estar excluída. Sim. Então você vê que todo o nosso esforço, inclusive, foi pra justamente conseguir dados da periferia. Esses dados são historicamente muito difíceis de ter, né? Quando não completamente relegados. Então, muito legal que o nosso estudo conseguiu apontar isso, a importância de ter esses dados e monitorar esses dados. E quando você comentou quem financia ciclovias? Eu fiquei na dúvida, eu acho que você quis dizer quem financia a ciclocidade? Né? A ciclovias, ciclovias vem do poder público. Então é basicamente, né, poder público que financia as rodovias, se for a ciclocidade, esse estudo aí depende. Então o primeiro estudo veio dos MCS, que é instituto clima e sociedade, instituto climático, o interesse deles é justamente qual percentual, como é que a gente vai fazer uma migração modal para que a gente chegue numa quantidade de bicicletas, transporte público equivalente às metas estratégicas da prefeitura. Nesse novo, o que a gente conseguiu foi, digamos, é um puxadinho vindo do programa da parceria cidade saudáveis da prefeitura com a Bloomberg. Para que parte desse programa pudesse incorporar essa análise? Então, a análise de dados, né, a parte que coube ciclocidade ali nesse segundo estudo veio desse financiamento da Bloomberg, que é uma parceria da prefeitura técnica com a fundação Bloomberg. Já as contagens de ciclistas vieram completamente bancadas pela CAF, que aquele banco de desenvolvimento Latino é, banco de desarrollo andino, né? Então a CAF ela financiou diretamente o grupo que fez contagem, esse dinheiro não entra na sua cidade, não entra na prefeitura, foi um contrato direto entre as partes, então acho que com isso passamos aí por todas as perguntas, Dawton.

0:57:59 Dawton Roberto Batista Gaia - É Caíque, Mauro e Luciano podem fazer as 3 perguntas novamente, depois nós vamos encerrar essa pauta, vamos passar para outra. Caíque.

0:58:09 CAIQUE ALVES DE SOUZA - Bom dia a todos, né? Eu dei uma lida assim por cima, não li tudo, né? É? E, mas eu só queria mesmo é fazer alguns comentários, principalmente, sobre a fala do Sampaio quanto a questão da periferia, que realmente né, eu vi que o Flávio ele deu uma pincelada, mas realmente fica bem complicado você ter essa falta de dados da periferia, né? Eu acho que daqui, quem mora mais longe aqui, deve ser eu, né? Porque eu sou daqui da cidade Tiradentes, então a nossa rede, tanto a rede de transporte público, quanto de bicicletas é bem precária, tanto é que a gente teve nos últimos anos, a gente teve a retirada de ciclovias, né? E esses dados que o ciclocidade traz é muito importante, porque eu lembro que lá em 2014, 2015 foi com esses dados que postergou a retirada da ciclovias da Avenida dos metalúrgicos. Ela Foi tirada, mas os dados de contagem de ciclistas tinham mostrado que tinham 300 ciclistas no dia, 200,

uma coisa assim. Que era um número muito expressivo para um bairro de periferia, porque quando você tinha a ciclovia, porque era bem, acho que estava no começo dos aplicativos. Tinha muitas viagens de lazer, você tinha um terminal de ônibus que já tinha um bicicletário, então o passageiro já saía da bicicleta, ia para o ônibus, então assim funcionava e era esses dados que eram fundamentais, que foi fundamental para postergar essa retirada. E quando você não tem esses dados recentes, sobre a quantidade de ciclistas nas periferias, isso prejudica bastante, porque pelas avenidas, alíquota mencionado, eu vi que ficou um vazio no Guaianazes, cidade Tiradentes, São Mateus, pegou ali um pouquinho da Vila união, mas ficou esse vazio nessas regiões aqui que são bastante afastadas de que têm deficiências de transporte gritantes, né? Até recentemente, apareceu na televisão a ciclovia da Bento Guelfi. Né? Que é uma ciclovia que é emblemática por ter diversos problemas e põem em risco a vida do ciclista pela forma com que ela foi implantada, né? E quando a gente fala assim, né, mas eu falo que assim, muito desses dados que apresentaram eles têm um CEP, eles têm uma região delimitada, é muito mais fácil você implantar qualquer coisa. A Riqueza de dados que você tem na região centro, ali perto da zona Oeste, é muito maior do que você tem num Fundão da periferia. E se já é difícil para quem está nessa região que já tem uma infraestrutura melhor, lutar por alguma coisa, para a gente que está aqui no Fundão é 3, 4 gatos pingados que está brigando, batendo, fazendo várias e não consegue porque falta dados. Acho que é assim, acho que o principal é a gente pensar em como trazer esses dados das periferias, do Fundão mesmo que tem pessoas que trabalham de bicicleta, pessoas que usam a bicicleta, né? E também de que deixaram de bicicleta, porque eu, particularmente, não ando mais na metalúrgicos nas condições que eu andava antes, que tinha a ciclovia que eu tinha segurança, do que toda vez vou ter que andar hoje, ter que desviar hoje de um ônibus ou de um carro ou ser atropelado como já aconteceu várias vezes. É muito triste essa retirada da ciclovia da cidade Tiradentes, porque não foi só ela, isso é um fato. Isso aconteceu em praticamente todas as periferias de São Paulo. Alguma foi tirada, alguma foi esquecida e é esses dados que a gente precisa ter para fazer esse debate, que leva em consideração a periferia, porque o debate acaba ficando muito concentrado nessas regiões mais centrais. Essas regiões que estão margeando a borda central, a gente que está no Fundão, a gente é sempre esquecido e o estudo aqui que foi apresentado ele evidencia isso de uma forma triste, não é? É, eu estou falando assim, meio triste porque realmente eu pensei em ver. Por exemplo, vamos falar que a ciclovia da Metalúrgica precisa ser lembrada. Eu sempre lembro dela aqui e eu vi que realmente a Tiradentes ficou mais uma vez esquecida, é só isso mesmo, tá, obrigado.

1:2:25 Dawton Roberto Batista Gaia - Obrigado.

1:2:25 Michele Perea Cavinato - Dawton, posso abrir um minuto para o secretário?

1:2:29 Dawton Roberto Batista Gaia - Sim, claro.

1:02:29 Michele Perea Cavinato - Celso, bom dia.

1:02:33 Celso - Bom dia, pessoal. Bom dia a todos, quero pedir desculpas pelo pequeno atraso que eu tive, tá? Eu faço questão de participar de todas as reuniões para poder estar a par do que está acontecendo e poder junto com a nossa equipe aqui colaborar de uma forma positiva para que a gente possa avançar nessas questões, em todas essas discussões que nós temos tido durante todas as reuniões, tá? Então quero desejar um bom dia a todos. Vou passar a palavra para o Dawton. Dizer que estou aqui prestando atenção, e no que eu puder, nós vamos colaborar para que a gente possa avançar. Está bom, obrigado. Eu ouvi dizer até na última fala em relação a Bento Guelfi, né? Nós estamos de olho nessa ciclovia para tomar medidas, realmente, eu, coincidentemente eu estive, passei lá e vi, pude ver, né, In loco, aliás, situação realmente é uma coisa bem complicada, bem perigosa mesmo. E nós vamos tomar ação ali naquela região. Tá? Então, muito obrigado a todos. Eu vou passar a palavra para o Dawton. Nosso secretário executivo, para que ele possa dar andamento na próxima pauta. Obrigado a todos.

1:04:00 George Queiroz (Guest) - Vocês não vão tirar ciclovia não, né? Só a perguntinha básica, não vão tirar, não, né?

1:04:07 Celso - É, então. O Dawton, a gente está estudando, né? Porque a gente precisa ver uma solução que não atrapalhe e não coloque em risco a vida dos ciclistas naquele local, né?

1:04:21 George Queiroz (Guest) - É tirar, seria a pior solução, né? Aí sim colocaria mais em risco, por favor, gente, peço encarecidamente, não tirem. Muito obrigado.

1:04:30 Dawton Roberto Batista Gaia - Jorge, não tem previsão de retirada da ciclovia, viu, Jorge? A princípio, não tem essa previsão. Está sendo avaliado que realmente é uma situação que está trazendo bastante risco, mas essa é uma outra pauta. Nós não vamos nela, entra agora o moro, vamos passar a bola para o Mauro com Luciano.

1:04:49 George Queiroz (Guest) - Tá bom, é porque a gente está muito preocupado, Dawton. A gente está muito preocupado com isso, viu? Não pelo amor de Deus, não tirem. Desculpe, é por questão de ordem. Obrigado.

1:4:55 Dawton Roberto Batista Gaia - Mauro e Luciano, por favor.

1:4:58 Mauro Calliari (Convidado) - Eu queria elogiar o trabalho que vocês fizeram, gente. Flávio, Haydee, Tainá e eu acho que essa colaboração com a prefeitura e uma empresa privada que é a strava, né? Parece que é uma coisa que a gente podia usar mais. Acho muito legal que vocês tenham conseguido mostrar que assim tem limitações, mas que dá para fazer inferências a partir de uma base que já existe. É muito bom isso aí. Parabéns. Queria falar sobre a relação entre essa pesquisa, essa metodologia e a OD. A OD é nosso grande balizador de mobilidade em São Paulo está sendo refeito agora e parece que foi antecipada, né? Queria entender de vocês, essa meta de 4%. Primeiro que eu sempre acho, que quando a gente vê uma meta dita por uma por um membro da sociedade civil sem que o poder público ecoe, ela sempre parece apenas um desejo, né? Mas nesse caso eu queria fazer chamar atenção para uma coisa que, normalmente, na pesquisa OD que a gente vê é um método, um meio principal de viagem, que acaba prevalecendo. Se você pega a bicicleta para ir até uma estação da CPTM, pega um trem, provavelmente essa viagem vai ser contada como meio principal trem, né? É? E depois com você, consegue fazer abertura. Mas eu queria entender se essa meta de 4% que vocês estão propondo, a partir do plan mob e outros relatórios que vocês mostraram, se ela está considerando o total, de viagens ou se ela está colocando só apenas dentro desse conceito da OD, acho importante isso aí, porque a ligação do pé e da bicicleta, é o que permite que o transporte público funcione. Então eu acho super importante a gente poder decupar isso aí, até para poder entender, né? Porque se quando a gente fala, há tantas pessoas vão na ciclovia tantas. Eu acho que a gente precisa assim, talvez o maior argumento para isso é, quantas pessoas que estão conseguindo acessar o transporte, que não estavam conseguindo, né? E aí depois a gente tem muitas outras coisas de política pública que não é o caso de entrar agora, mas só para terminar quando alguém perguntar, mas qual é o número de pessoas que está em tal lugar? Eu tenho impressão de qualquer medição, deveria ser capaz de dar isso aí, tanto que hoje não é o caso, mas eu aponto o exemplo aqui daquele medidor de ciclistas que tem e eu uso para caramba essa ciclovia da Faria Lima. Ela tá lá dizendo, ó, hoje são 4876 pessoas que estão usando bicicleta, provavelmente a maior parte delas estaria num carro, né? Acho também acho importante que uma metodologia considere o ponto em si, para gente poder ter respostas para argumentos, né? Quando alguém perguntar, mas não tem ninguém andando, tá aqui. Né? Tem um número, eu acho que também, no futuro seria o ideal. Obrigado.

1:8:00 Dawton Roberto Batista Gaia - Lucian.

1:8:9 Lucian (CTB) - Bom dia a todos, tudo bom. Só queria elogiar e na verdade eu queria elogiar de novo a pesquisa é que eu já vi outra apresentação. Eu queria elogiar de novo o autor do trabalho toda equipe da ciclocidade ficou muito bacana, muito importante isso. Eu queria 2 coisas para a prefeitura na real. Que é uma coisa que o Flávio apontou, mas que a gente sabe que tem uma disparidade enorme de gênero entre os ciclistas, não é geralmente mais ou menos de cada 10 ciclistas, 9 são homens. Só temos uma mulher circulando. E na Câmara tem mais de bicicleta, a gente já pediu para que a prefeitura tivesse política específica para abordar este problema, que tivesse políticas voltadas para resolver este problema. Isso aqui é um problema, porque não é

uma questão de preferência, é uma questão de exclusão de usuário. Então a gente já pediu para a prefeitura, então se pelo menos mudasse a metodologia de contagem que a prefeitura faz para adotar uma coisa mais próxima do que as associações fazem de contagem, seria um ótimo ponto de partida, porque a prefeitura mal dados tem nesse sentido, né? Então, se não tivesse os dados já seria um ponto de partida para abordar o problema com soluções mesmo. E além dessa melhoria de metodologia de contagem, não é? Eu acho que também aproveitar essa discussão de contagem que a prefeitura tem Câmeras espalhadas pela cidade, deveria também incorporar a tecnologia na contagem que nós já tivemos. Acho que não lembro se me falha a memória, se não foi, acho que não sei se era o Kalil da Prodan que fazia é, tinha uma metodologia, um programa mais ou menos simples de com câmeras da cidade, acho que é a Câmera que ficava na Faria Lima. Ele fazia a contagem automática de ciclistas que passavam ali na ciclovia. Poder fazer isso implicaria uma noção de escalabilidade dos esforços de contagem, que seria enorme, e a prefeitura poderia produzir dados não só em 70 pontos onde a gente parte de uma coisa melhor, qualificada de fazer contagens manuais com fiscais, etc, de ter um ser humano contando, mas a gente poderia rapidamente massificar essas contagens para facilitar muito a vida. Então eu queria que a prefeitura levasse em consideração esses 2 aspectos e aí acho que a gente teria um salto de qualidade em política pública e muito embasado nessa pesquisa que está muito bem feita e gostei, principalmente das questões de metodologia. E como vocês tiveram o mesmo uma preocupação em cuidar dos dados ver de onde vocês extraíram os dados e levar todas essas diferenças da pluralidade da cidade entre o que é centro e o que é periferia, quem que tem acesso ao aplicativo que não tem? Etc? Obrigado.

1:11:06 Dawton Roberto Batista Gaia - Não sei se tem mais alguém com a mão levantada. Acho que não, não é? É, então pode. Pode responder, Flávio.

1:11:12 flavio soares - Então Bora lá, eu vou começar depois vou chamar a Haydee aqui para falar da OD, que é nossa paixão também falar do fator de expansão de ciclistas na OD. Queria que a Haydee entrasse em detalhes, porque são extremamente importantes. No caso da bicicleta, mas extremamente mesmo assim. Então deixa eu abrir. Então, falando aqui, Caique a questão das periferias, a gente tem feito bastante trabalho assim. A gente fez uns trabalhos de bicicletários muito interessantes na questão das periferias. Eu fiz parte da equipe do banco mundial, eles fizeram um estudo que tem uma metodologia chamada CIPE A, que é um jeito interessante de dar argumentos e dados para as periferias do porque a bicicleta é importante porque veja, quando você olha os dados, você vê que a demanda da periferia é muito mais você ter os polos de transporte como atração das bicicletas, então terminais, metrô, trem, estações e essa metodologia olha justamente isso, ela vê o potencial de ciclistas que cada estação poderia puxar ali, né? Uma pesquisa que eu acho que ela acabou sendo mal interpretada, digamos assim ou pouco utilizada. Mas está lá. Esses dados estão lá tanto nas velocidades, né? Os bicicletários que a gente fez, quanto ele estava por essa metodologia, porque essa concepção, ela faz muito mais sentido do que talvez a gente fazer uma grande ligação entre a própria cidade Tiradentes e o centro, né? Em termos de prioridade, não estou falando em termos de política pública porque a nossa rede de referência a essa ligação, ela tem que existir, né? Tá lá no promob, enfim, todo mundo conhece os mapas aqui, mas acho que são bons, bons argumentos, baseados em dados e evidências que vocês podem usar sempre que forem defender bicicleta nas periferias, porque ao longo dos anos, a gente conseguiu gerar esses dados aí em várias organizações. É a questão Lucian, políticas públicas específicas para mulheres, concordo. Se a CET incorporar pelo menos uma parte da metodologia ia ser um ganho enorme, então vou contar aqui rapidamente a questão das contagens por Câmera, a gente tentou. O projeto da CAF, na verdade, previa que a gente estudasse isso. Acho que a gente até chegou a fazer uma apresentação. É, eu lembro do Cucci comentando, eu não lembro agora se foi nos CMTT agora não lembro exatamente onde foi, se foi na Câmara temática de bicicleta, mas isso acabou não rolando. Inclusive o Kalil estava no projeto, não é? E não rolou porque? Por 2 motivos principais, primeiro que o projeto da CAF tinha um prazo de discussão extremamente rápido e veloz, então acessar essas câmeras era difícil, testar os algoritmos de reconhecimento de veículos era difícil no tempo que precisava e gerar um resultado concreto no tempo de execução do projeto era quase impossível, né? Então, mas o que que a gente pode dizer que existe? Os algoritmos existem, estão aí, alguns melhores, outros, piores, e você tem hoje uma Câmera chamada Tauran que a gente até estudou. A gente só não

trouxe elas para o Brasil porque eles não têm representantes nacional e a chance de eles pararem na alfândega era enorme, mas a gente queria. Elas eram basicamente aquela Câmera da Prodan, com uma diferença que se vocês olharem no site, em março, eles lançaram uma segunda Câmera que diferencia a motocicleta de bicicleta, então tem lá, mas ela também é uma Câmera de janela. E ela tem um potencial muito interessante de uma coisa assim, de como é que você espalha essas contagens em um em janelas laterais? Seria um projeto incrível de se fazer, se a gente conseguisse um financiamento, elas não são caras. Para quem tem um financiamento, tá são, sei lá, 700 reais. Mas pensando em uma política pública, se você botar 50 câmeras, é barato, é talvez muito mais o trabalho de fazer a logística, de onde colocar essas câmeras do que propriamente trazer as câmeras, tá? Então assim, a tecnologia já existe, essa é a primeira coisa. A segunda coisa. Mesmo essa tecnologia de câmeras de tráfego, eu estava lá no velocity no ano passado e a gente viu que também existem câmeras hoje que elas fazem contagem em 3D, então elas não só fazem contagem do fluxo de veículos em intersecções extremamente complexas como elas contam, pedestres e ciclistas, o que pra alguém que vai renovar uma frota de Câmera como a cidade de São Paulo e tem uma capacidade de investimento desse tamanho, seria um ganho muito grande. O problema é, de novo, essa empresa não tem representação no Brasil, então isso é um problema muito grave assim de você, como é que você faz uma compra desse porte sem ter uma representatividade. Então, só pra você saber, assim que a gente estaria hoje tecnologicamente muito próximo de fazer o que você pensou, né? O problema de ter alguns problemas aí que são muito mais administrativos ou de logística das empresas do que propriamente tecnológicos. Então, dito isso, comentei do Caíque, comentei do Lucian, Mauro é da OD. Eu ia comentar da meta 4% e eu já passo para Haydee. Meta de 4%, né? Você comentou que era uma meta que a gente trouxe aqui, a gente trouxe, mas ela não é nossa, né? Ela vem do plan mob, vem daqueles 4 planejamentos estratégicos e que é um que a gente não citou, que é o plano de segurança viária também fala de uma coisa muito similar, né? Vai na mesma direção, então o que a gente entende é: Ela é uma meta da cidade, construída pela cidade e a gente talvez passou já um pouco essa fase de planejamento estratégico e definição de meta. A gente tem que ir pra uma outra fase, que é a implementação e monitoramento, né? E aí o fato importante de mencionar é que os planos climáticos, em geral feitos aqui no Brasil, Salvador, é igualzinho de São Paulo, por exemplo. Eles atribuem a meta sem atribuir um ponto de monitoramento. Como é que você faz o monitoramento dessa meta? Isso é crucial, né? É isso que a gente acabou indo trabalhando, isso. Isso vai virar um indicador na agenda 20 e 30 oficial da cidade. Esse é o passo final que agora a gente precisa amarrar, mas só pra você saber que é assim, né? A gente entende, então, que o secretário Celso está aí, que ele tem como livro de cabeceira esses planejamentos estratégicos da cidade. Porque um secretário entrar num cargo sem saber que eles existem seria impensável, né? Então eu não quero nem pensar que isso aconteceu, né? É um planejamento que vem da cidade aí. Com isso passo para Haydee falar do fator de expansão do metrô, que é uma história fabulosa, Haydee.

1:17:13 Haydee Svab [ASK-AR] (Convidado) - É, então eu também vou falar um pouquinho. Eu vou contar, inclusive porque eu trabalhei quase 10 anos no metrô de São Paulo, fiz, trabalhei na OD 2017, fiz o cálculo do fator discussão, então vou contar bem didaticamente, tentar ser muito breve, que que a gente faz. Tem uma questão do modulo principal, que é aquele de criação de modos, né e? Então, as limitações da OD, né? Ele cria a mecanização de modos e as viagens a pé com menos de 500 m, que não são com o motivo, trabalho ou escola, não são registradas. Então, dito isso, então a gente perde muitas viagens a pé. Dito isso. O que que acontece? A gente faz o cálculo do valor de expansão é os modos principais, a hierarquia deles é: os trilhos primeiro, metrô nesta ordem, metrô, trem, pneus coletivo, ônibus, e aí depois o resto. É, e aí a bicicleta entra no resto, né? E porque eu estou falando isso? O que que acontece tanto com o metrô quanto com o trem? Você tem o dado de bilhetagem, então você tem, você mede uma mostra da cidade, você tem x você sabe que aquele x tem que corresponder a tantas viagens porque você tem na catraca, você tem a catraca contada e aí você calcula o fator de expansão. Então você calcula o fator de expansão para o metrô. Aí depois você acerta de novo para o trem, porque você também tem a catracada, você também tem os bilhetes únicos. A gente também tem o contagem de, com total de viagens, que a SP trans tem acesso, porque ela pega de todas as operadoras, ela tem esses totais, inclusive uma questão financeira. Então a gente também tem esses fatores. Então, se a pessoa vai de ônibus, trem e metrô, cada perninha dessa viagem. Inclusive, ela tem

um fator de expansão diferente, porque é um modo diferente, tá? Aí que acontece, a bicicleta tem muito pouco ponto de contagem. A gente usou os dados que tinham, basicamente, tinham com 3 computadores fixos, que tem uma série histórica razoável. É, e aí a gente balizou em 3 pontos, né? A gente sabe que a cidade de São Paulo, por 3 pontos, é ridículo, a gente pegar isso. Mas foi um pouco sobre isso, mas a maior parte do efeito da contagem de bicicletas, ela se dá pelos outros modos. Então a gente é o que sobra, né? Porque essa viagem eu faço que essa viagem como um todo, ela vai de trem ou explano ela como um todo, faço a correção, se ela ainda vai de metrô, faço uma correção, se ela vai de metrô, trem, de ônibus, faço uma correção. E se em algum lugar ela foi de bicicleta, a gente pontualmente conseguia fazer alguns ajustes de fatores de expansão, mas basicamente é o que sobra do efeito dos demais modos, principalmente se ela é encadeada. Se uma viagem de bicicleta, ela é feita inexoravelmente para bicicleta, é isso? A gente não tem esse dado para fazer uma boa calibração, um bom fator de expansão. É tipo em 2017, não tinha. Eu acho interessantíssimo que o nosso estudo acontece no mesmo ano que a OD está sendo refeito. Então essa linha de base ela pode muito ajudar no fator de expansão do modo bicicleta, realmente ter um fator de expansão que calibre melhor o modo bicicleta, porque por mais que tenha, eu falei do resto assim, mas de alguma forma isso. Como a gente tem uma confiabilidade do metrô, do trem, do ônibus, essa viagem de bicicleta, ela minimamente deve estar expandida próximo da realidade. Podia ser melhor, podia ser melhor, mas estava próximo da realidade. Agora, quando ela não encadeia com mais nada, você não tem nenhum outro dado para ancorar o papel de expansão da bicicleta. Agora, com o monitoramento de bicicleta, você tem um pouco mais de informação para fazer uma expansão do modo bicicleta, com um pouco mais de acurácia, inclusive deixando os dados da OD em relação a bicicleta muito melhor do ponto de vista de qualidade, eu não sei se eu fui clara, mas eu tentei não entrar muito nos detalhezinhas, mas é isso.

1:21:10 flavio soares - Sim, aí só a gente esqueceu de responder e Mauro é os 4% pelo espírito, do plan clima seriam todas as viagens, não só por modo principal, né? Então consideraria também as viagens concatenadas.

1:21:26 Dawton Roberto Batista Gaia - Mauro está com a mão levantada novamente, tem mais alguma dúvida? Bom, então só pra complementar as falas das apresentações, foi colocado aqui pelo Caíque, a metalúrgico. A metalúrgico neste momento, ela está sendo feita uma alteração no projeto. Ela não está sinalizada, mas ela não deixou de existir e ela ser sinalizada e vai voltar a ser, trecho dela vai passar a ser uma ciclovia, está sendo construindo agora. Fizemos, né? Eu fiz junto lá com os grupos lá da zona leste, a reunião com sub prefeitos, o sub prefeito está fazendo parte da construção já da ciclovia. Como entrou a PEC das calçadas terminou entrando junto a PEC das calçadas, né? Porque ampliando e no caso específico dessa ciclovia dessas ciclofaixa ela passou, ela vai passar a ser ciclovia porque vai ampliar o passeio e o objetivo é esse mesmo, né? Vai ampliar o passeio para bicicleta estar sobre o passeio e ter mais segurança naquele trecho que está sendo proposto. Além disso, haverá uma ampliação da ciclovia anterior, então vai aumentar em mais 550 m levando e ligando os 2 terminais, né? O terminal Tiradentes ao terminal, lá perto da UPA que foi inaugurada. Basicamente não existe possibilidade, não existe esse pensamento de retirada de ciclofaixa, né? É claro que esse processo que nós estamos fazendo agora de manutenção vai ser retomada toda essa manutenção da cidade. Então é isso. Basicamente é isso para gente não estender, não quero estender muito esse assunto para passar para nossa próxima pauta aí. Então, eu acho que não tendo mais inscritos nessa pauta. Michelli pode tocar aí.

1:23:54 George Queiroz (Guest) - Dawton, Bento Guelfi fica em ela fica. Obrigado.

1:24:05 Dawton Roberto Batista Gaia - Planejamento e operação de grandes eventos. Aí Michele pode tocar.

1:24:10 Michele Perea Cavinato - Só agradecer aqui ao Flávio, a Tainá e a Haydee, obrigada, obrigada pela pauta.

1:24:14 Dawton Roberto Batista Gaia - Mais uma vez, né?

1:24:16 flavio soares – Obrigado, gente.

1:24:16 Michele Perea Cavinato - Mais uma vez, verdade, então vamos lá. Segunda pauta é o planejamento e operação em... Opa, desculpa. Planejamento e operação em grandes eventos. Então, convidar o pessoal da CET, da operação da CET. Que é o Montezuma, e eu acho que o Alexandre vai complementar também e depois da SP trans, se puderem falar um pouquinho da operação de vocês. Montezuma, a palavra é sua. Está sem som.

1:25:31 Dawton Roberto Batista Gaia - Montezuma? Eu estou não estou escutando.

1:25:38 Michele Perea Cavinato - Dawton, ele saiu e está voltando agora. Vamos lá.

1:25:40 Fabio - CET (Convidado) - Isto, todos me escutam?

1:25:43 Dawton Roberto Batista Gaia - Sim, agora sim. Bom dia.

1:25:44 Fabio - CET (Convidado) - Escutam agora? Bom dia, sou José Eduardo. Estou aqui como responsável pelo departamento operacional ligado aqui a superintendente de engenharia. Vamos falar um pouco aqui sobre planejamento e operação em grandes eventos. É uma apresentação, que envolve aqui alguns detalhes, nada que abranja exatamente a totalidade aí das atividades, mas dá um bom apanhado aqui do que é incluso ou que nós levamos em consideração com relação a esses planejamentos. Cabe, aí, salientar, estamos aqui, a CET, ela é responsável por todas as atividades, que envolvem a operação do sistema viário. Então, essas atividades, esses eventos que ocorrem no sistema viário, passam pela pelas nossas mãos de uma forma mais a detalhada ou com mais intensidade, digo com a atuação de uma equipe maior da CET ou uma equipe somente de planejamento. Então, envolve eventos aí que toda nossa equipe interna parte a campo junto com o solicitante para ter definições da melhor maneira de estar atendendo a esta solicitação de evento. E com o estudo e participação de nossa equipe de campo também na no acompanhamento desses eventos e também um estudo posterior ao término, dependendo do tipo de evento, evento de grande porte, em que se faz uma análise de como ocorreu o evento e melhorias que deverão ser tomadas para os próximos eventos para que isso seja implantado e para que isso minimiza os transtornos na via. Todos os eventos que ocorrem nas vias trazem transtornos, trazem riscos. Então um planejamento adequados, consolidados e acompanhando com outras secretarias e outros órgãos envolvidos trazem uma ação que minimiza bem os riscos. Dar um atendimento adequado aí a população de modo em que não atrapalhe o evento em si e também quem não está participando desse evento está no entorno. E falamos inicialmente tem essa apresentação que vamos estar passando, se vocês nos permitirem e dá um apanhado geral aí. Vamos, vamos começar com essa informação a respeito de uma das legislações aí que nos auxiliam para esse planejamento e nos favorecem com relação a dar efetivamente esse apoio da CET com nossa equipe de planejamento e equipe operacional. Se vocês me permitirem, vou iniciar aqui a apresentação. Eu vou pegar um apoio aqui do Alexandre, o Alexandre guerreiro está participando aqui conosco. O Alexandre, ele trabalha aqui também no departamento e ele tem como uma das responsabilidades, um acompanhamento mais próximo aos eventos que ocorrem aí, principalmente aos grandes eventos. Agora, só um instantinho, por favor. Só um instantinho, por gentileza. Não precisa partilhar aqui, não estou conseguindo compartilhar, compartilhar, compartilhar.

1:30:48 Michele Perea Cavinato - Montezuma, se você quiser me passar por WhatsApp, eu compartilho por aqui. O que for mais confortável para você?

1:30:53 Fabio - CET (Convidado) - A Juliana está me auxiliando aqui, a Juliana.

1:30:55 Michele Perea Cavinato - Então está bom.

1:30:59 Fabio - CET (Convidado) - Fernanda, é Fernanda. Perdão.

1:31:01 Michele Perea Cavinato - Ah bom. Eu vi a Fernanda passando atrás de você. Está perfeito, tá? E só não está em modo apresentação.

1:31:16 Fabio - CET (Convidado) - A não está? Então é que ele está em PDF, Michele, tá, dá pra ver? Vocês estão vendo, visualizando?

1:31:25 Michele Perea Cavinato - Fê acabou de sair, pelo menos para mim aqui saiu.

1:31:46 Dawton Roberto Batista Gaia – Vai lá no compartilhar, na setinha lá.

1:31:49 Fabio - CET (Convidado) - Vamos lá, estão vendo?

1:31:52 Dawton Roberto Batista Gaia - Sim, agora vai.

1:31:57 Fabio - CET (Convidado) - Acho que você não consegue ver. Eu acho que eu não consigo ver aqui, mas como que eu vou passando por aqui?

1:32:03 Dawton Roberto Batista Gaia - Pode ir que está aparecendo.

1:32:05 Fabio - CET (Convidado) - Pode? Posso continuar, vocês estão vendo, né?

1:32:08 Dawton Roberto Batista Gaia - Isso pode continuar.

1:32:11 Fabio - CET (Convidado) - Perfeito, perfeito. Então o assunto aí é que vai ser mencionado aí para vocês, planejamento e operação em grandes eventos. Temos legislação que nos atende aí com relação a grandes eventos que nos auxiliam a efetivamente estar participando aí da ocorrência aí, desses eventos, de modo participativo. Por que que nós vamos tá mencionando com relação a essas leis e decretos e portarias? Existem alguns eventos em que você tem uma conduta mais particular, né? Que eventos de solicitantes que querem fazer alguma festa ou algum outro evento em que o benefício desse evento ele está mais particularizado, não atende efetivamente à comunidade como um todo. Então a CET acaba disponibilizando não só o estudo em conjunto, para o desenvolvimento desse evento, mas também cede aí equipe operacional para garantir a segurança na ocorrência desses eventos. Então existem algumas leis que permitem com que a CET ela colabore aí com o evento com a possibilidade de cobrar pelos custos operacionais, então a lei municipal 14072, de 2005, ela autoriza a companhia de engenharia de tráfego a cobrar pelos custos operacionais e serviços prestados em eventos. O decreto, na verdade, ele nos determina, nos informa e regulamenta como nós vamos aplicar essa lei com relação aos vários tipos de eventos que ocorrem na cidade. A portaria, né, define os custos operacionais que são cobrados de seus realizadores, considerando a prestação dos serviços administrativos e operacionais. Esses serviços que envolvem o planejamento, envolvem a operação em conjunto aí do evento, as vistorias que antecedem e acompanham durante aí a execução de obras, por exemplo, em viários, que são considerados eventos também, o material que é utilizado de sinalização para esses eventos, material este de que envolvem desde equipamentos aí de informação que são os PMVs, material de canalização, que seriam cones, que seriam super cones, né, que seriam cilindros, envolve também até sinalização, alteração de sinalização viária para garantir maior segurança a ocorrência desse evento. Então, toda essa portaria, ela nos auxilia para que a gente possa estar utilizando todo esse equipamento. Disponível na CET para o acompanhamento desse evento. Vamos falar aqui mais especificamente aqui com relação aos tipos de evento que nós temos aí que são nos apresentados, que nós acompanhamos, né? São concentrações públicas, então todas atividades ou manifestações geradas de agrupamento de pessoas por quaisquer meios e para fins esportivos, sociais, civis, políticos e ou religiosos, dentre outros realizados em vias públicas ou áreas internas, públicas ou privadas, que causem aí reflexo, né, na circulação e na segurança do sistema viário. Dentre essas aí podemos destacar aí manifestações, corridas de pedestrianismo, passeios ciclísticos, eventos religiosos, jogos, jogos em áreas internas, shows musicais, feiras, simulados e são eventos são concentrações públicas. Dentre essas concentrações, é bom lembrar que todos esses eventos trazem aí, a princípio, uma autorização. Depois deste estudo, depois desse trabalho em conjunto com essa, com solicitantes se definem diretrizes para que esse evento ocorra e se emite uma autorização por parte da CET comprovando aí a possibilidade do uso do espaço para execução do evento. É importante frisar que a CET não autoriza o evento, ela autoriza o uso do viário público para que esse evento

ocorra, né? E para que essa autorização surja, existe alguns parâmetros que são necessários para que a gente possa definir exatamente o espaço que vai ser liberado, horário de liberação, como este evento pode ser acompanhado e, em algumas situações, esses parâmetros nós não temos, porque às vezes não se tem aí uma definição do solicitante em particular, mas sim de organizações que vão participar, decidir um determinado evento, que é no caso aí, por exemplo, de manifestações públicas na via. Então, alguns desses eventos que ocorrem no viário, nós não temos a emissão de autorização por falta desses parâmetros. E por falta desses parâmetros, há um questionamento, há uma preocupação efetiva com relação à segurança. Então, nesses casos, por exemplo, em manifestações públicas, o policiamento militar assume aí a coordenação, visto se tratar de situação de segurança e a CET não deixa de participar aí do planejamento, mas acompanha com relação a área, a parte externa, né? Dessas ocorrências com relação a melhoria da fluidez no entorno, com relação a bloqueios viários para poder auxiliar aí a ocorrência dessas manifestações. Mas elas são operacionalizadas, né, pela polícia militar, que ela vai definir mediante público, extensão, a intenção de movimentação, vai definir trechos que devem ser bloqueados e vai nos orientando, e vai nos conduzindo aí de modo parceiro, né? Vai conduzindo a ampliação desses bloqueios ou a redução desses bloqueios. Então existem essas diferenças. Existem também ocorrências especiais. Eventos, com ocorrências especiais, que são eventos menores ou que são mais localizados, que são mudanças que precisamos de fazer. Nós recebemos solicitações de reserva de vagas para a parada de veículos para mudança residencial, para concretagem, para essa parada de veículos para concretagem, patrulhamento de guindaste para obras. Então existe uma série de outras solicitações que passam por nós que demandam um planejamento também, em grandes situação não demanda uma operação direta acompanhando, mas sim uma vistoria ao monitoramento do local solicitado. As obras e serviços também são eventos que ocorrem na via, que demandam também um equipamento aí de infraestrutura urbana, né? Às vezes, com um bloqueio efetivo do viário para a execução da obra no viário ou apenas aí uma reserva para posicionamento de equipamentos, quando a obra se trata em áreas internas. Esses eventos com relação a obras, também demanda um planejamento que antecede a execução da obra, um acompanhamento durante a execução e também um planejamento posterior ou um levantamento de informações posteriores para que a gente possa estar ajustando aí essas operações com relação a esse tipo de evento. E temos também aí os transportes especiais, que são eventos aí que envolvem aí cargas indivisíveis, superdimensionadas que transitam aí pela nossa cidade, por vias das nossas cidades que fazem esse transporte, fazem esse deslocamento em velocidade reduzida, utilizando as vezes a pista na sua totalidade, utilizando as vezes manobras, aí por movimentos em sentido contrário ao estabelecido no viário, então demanda um acompanhamento direto de nossa equipe também. Um planejamento desse itinerário aí dessas cargas, normalmente ocorrem à noite, então nós temos equipes aí noturnas, que fazem todo esse tipo de acompanhamento. Esses eventos também demandam de uma autorização da CET. Tanto da obra também. Então existe essa preocupação de não impedir que esses eventos ocorram, né? Porque há uma necessidade da cidade que esses eventos tenham aí a sua continuidade, né? Mesmo porquê, obras aí apresentadas envolvem aí uma melhoria na sinalização, uma melhoria na pavimentação da cidade, então é importante que esses eventos ocorram e ocorram com segurança. Só para que vocês tenham uma ideia também, nós temos aqui com relação à concentração pública em 2019, porque esse dado de 2019, que é após aí 2019, tivemos a pandemia, a pandemia restringiu muito dos eventos aí na via. Então agora que nós estamos retomando, aí pegamos esse dado de 2019, que é um dado mais cheio. É um dado mais completo, então para que a gente possa estar avaliando, então, só para vocês terem uma noção de concentração pública. Em 2019, tivemos 8149 solicitações. Hoje, até hoje, até 01/08 aqui em 2023, nós já temos entrada de 6387 solicitações de eventos. De ocorrências especiais em 2019, 7516 solicitações, agora até 01/08, 4620 solicitações. Essas solicitações englobam todas essas atividades aí passadas na informação anterior. Envolve todo aquele tipo de evento, né? Todos os tipos de eventos de concentração pública, ocorrências especiais, obras e serviços, transportes, todas envolvidas aí nessa quantidade. Acho que tem um microfone aberto. Você está me escutando ainda? Perfeito. Com relação a eventos estratégicos que aí nós estamos adentrando mais com relação aos eventos de grande porte que é o nosso enfoque aqui, são eventos aí que ocorrem na cidade, que trazem um grande impacto na economia da cidade, que trazem um grande público na cidade, que envolve aí uma dinâmica operacional maior, uma preocupação maior da CET para que esse evento ocorra com segurança e que traga aí benefícios

aí não só para o solicitante, mas para quem está no entorno aí passando e aproveitando aí com relação a... aproveitando, aí o evento, que está ocorrendo. O que nós podemos destacar aí, por exemplo, o Carnaval do Anhembi, o Carnaval de Rua, então toda essa gama de eventos que ocorrem na cidade em várias regiões da cidade e com relação ao Carnaval, aí no específico, no Sambódromo. Todos esses eventos passam por nossas mãos eles são desenvolvidos aqui em conjunto. Em algumas situações, a há um pedido do solicitante por determinados trajetos de desfile. E todos esses trajetos são avaliados aqui pela CET. Alguns deles são alterados de modo a minimizar o impacto naquela região, porque existem várias demandas que nos chegam aí que, se forem liberadas todas de acordo com o que solicitam, você às vezes fica com um bairro todo inviabilizado. A população do entorno acaba não conseguindo se movimentar a minimamente aí dentro do bairro. Então há uma preocupação de rever esses circuitos, rever os horários de desfile, de modo em que não haja uma concentração muito grande de público ao mesmo tempo, trazendo um transtorno e um risco maior à segurança. Temos aí também as maratonas, né? Você tem corridas e maratonas da cidade. Praticamente aí, estão retornando praticamente a cada semana. Nós temos uma corrida, não é? E que envolve um público grande, um público dedicado a esse evento. Que tem a necessidade desse espaço, no viário, para que eles possam estar desenvolvendo essa atividade. Então, uma preocupação em que os veículos no entorno não afetem esses trajetos todos. Há uma preocupação também grande de que esses eventos, na medida em que eles vão sendo, vão dando a sua continuidade, é uma preocupação em estar liberando essas vias que estão sendo envolvidas nesses eventos o mais rápido possível para minimizar o transtorno lá da população do entorno que não está participando. Você tem festivais aí? Por exemplo, Lollapalooza, agora temos aí, as vistas aí o festival the Town, né? Que são eventos internos, mas eles trazem uma influência muito grande no viário externo, né? Tanto na chegada como na movimentação desses participantes aí desses eventos, uma concentração maior da população daquele que não comporta normalmente aquela população. Então há uma preocupação muito grande em nossa de que se viabilize esses eventos, mas preservando aí a circulação, preservando a população do entorno. Há uma preocupação em que há tanto a chegada para esses eventos, como a saída desses eventos sejam feitas de modo rápido e seguro para minimizar os transtornos no impacto na região, há uma preocupação desses grandes eventos ou envolvimento de vários outros órgãos que lidam com o viário, para que eles participem também e auxiliem aí na fluidez e na segurança desse evento, né? Temos aí depois de uma participação pessoal da SP trans. Que eles têm aí uma participação muito intensa nesses eventos de grande porte, com toda a frota aí para poder agilizar a saída e a chegada de todo esse público. Temos aí a parada LGBT, que é um evento extremamente grande, importante, um evento que envolve uma população muito grande, a envolve áreas da cidade, com uma dinâmica especial, né? Você tem aí na região da Paulista você tem um número grande de hospitais e outros estabelecimentos que precisam ter acesso, independente do evento que está ocorrendo. Então há uma preocupação de exatamente aonde está ocorrendo esse, onde está sendo pleiteada a liberação desse evento para que esses pontos principais de atendimento ao público em geral tenham possibilidade de ter acesso, não sejam interrompidos, né? Temos aí a Fórmula 1, que é um evento também ligado internamente lá no autódromo, mas ela traz uma da mesma forma que esses outros eventos de porta traz, uma repercussão enorme na área externa. Que você tenha que fazer um planejamento muito ajustado antes do evento com tempo de antecedência muito grande, acompanhando diretamente aí o evento com a equipe nossa operacional, equipes de apoio, né, com implantações de sinalização, faixas de orientação para diminuir o máximo possível aí o transtorno ou orientando de forma mais adequada quais os melhores trajetos na situação ali, visto o público apresentado o melhor trajeto para que circulem aí no entorno e não elimine nenhuma possibilidade aí de movimentação entre bairros ali naquela região. Temos aí a fórmula E, que é uma corrida de veículos elétricos, né, que tivemos já no ano anterior, que ela utiliza de viário, do viário mesmo público, não é interno aí, autódromo. Então uma preocupação maior aí é com relação a esse tipo de evento também. Temos aí que vocês conhecem aí, a São Silvestre, Réveillon, ali na Paulista, viradas culturais que envolvem muitas Secretarias das subprefeituras, né, que estão bem envolvidas em cada subprefeitura tem a sua virada. Sua área para atendimento à população com relação a Virada Cultural, virada esportiva, evento de triathlon, né, Iron Man e tudo mais. Então nós temos eventos grandes ocorrendo na cidade, que envolvem a participação de um público muito grande que envolve todo esse trabalho nosso de planejamento. Temos, com relação ao planejamento efetivo de evento, não é? Então, o que que compreende aí a nossa

ativação, o nosso trabalho? Combina a ativação da atividade administrativa e operacional. Como mencionei, nossa equipe interna aqui tem um planejamento com antecedência. Tem aí a nossa equipe operacional que acompanha aí efetivamente o evento. Existe essa análise dos reflexos do evento no sistema viário, levantamento de informações, coleta de dados em campo, elaboração de planos, necessidades operacionais, elaboração de projetos de desvio, dependendo do evento, se faz projetos de desvio de alteração de sinalização que após o evento ela retorna à sinalização original. Isso é feito para regulamentar aí, algumas vias, de modo que você consiga melhor circular e trazer maior segurança. Então, no plano operacional são qualificados recursos necessários, elaborar a logística de distribuição da operação através de escalas e comunicação, interna e externa. Todo esse evento planejado, além de ser planejado em detalhes desde o início até o término e também posterior também são comunicadas, existem comunicados informando a população da ocorrência, né? Com informes e comunicados externos, como release de imprensa e outros. Pode ser necessário, então, a criação de comissões Intersecretariais, como foi mencionado para o planejamento desse evento. Por exemplo, você tem aí o envolvimento da Secretaria municipal de cultura, Secretaria de municipal de mobilidade, de transporte, a própria SMT participa em todos esses eventos? A guarda civil metropolitana, a secretaria municipal de subprefeituras e outros a SP trans e outros órgãos aí que envolvem também nesse planejamento e nos orientam aí de modo mais seguro para que esse evento ocorra sem transtornos, com o mínimo transtorno possível. Só que para vocês terem uma noção que é importante lembrar, que até mencionei, que a autorização da CET refere-se à possibilidade de liberação do sistema viário para a realização do evento. Autorização, quando emitida, apresenta as regras de ocupação da via, indicando intervalos e de datas e horários na forma de sua utilização. Essa autorização, que é emitida pela CET, ela não exige o solicitante de buscar outras autorizações em outros órgãos públicos, se assim for necessário para a realização do evento. No caso de uma reserva de vaga para uma mudança residencial, não há uma necessidade efetiva de envolvimento de outras secretarias, mas em caso de grandes eventos, sm, né? Se observa aqui como é para caso de eventos, aí, como que nós fazemos a liberação do uso do espaço? Utilização de material de sinalização. Então compreende o emprego temporário de dispositivos de sinalização de trânsito necessário a ordenação, regulamentação e segurança do tráfego. Então, o que nós utilizamos são dispositivos que são liberados aí pelo nosso, Código de trânsito brasileiro, né? Que seriam os cones, cilindros, Barreiras plásticas, cavaletes e gradis, faixas, banners, painéis de mensagem, variáveis. Todos esses equipamentos para trazer maior segurança e orientação ao entorno desses eventos. Temos até no caso do Carnaval, por exemplo, em alguns bairros nós temos até a inclusão de zona de atenção especial a ZAI no caso aqui da Vila Madalena, que restringe alguns espaços para que não tenham, aí o desfile, não tenha uma concentração maior de participantes aí na área. Então existe também essa preocupação. Atividades de equipe de sinalização. Então compreende o serviço de manutenção. Implantação de sinalização de trânsito no local do evento e do sistema viário de influência que é o de entorno, com vistas à implantação, remoção e instalação de sinalização horizontal, vertical e um semaforico, caso existam, para que vocês tenham a ciência, no caso, por exemplo, de desfiles ou a parada LGBT, você tem os trios elétricos, que são veículos de grande porte. Então em algumas situações há necessidade de remoção de braços projetados semaforicos, a necessidade de uma restrição de espaço para que esse veículo consiga se movimentar e não traga prejuízo aí ao mobiliário público posterior. Então, implantação e remoção, de sinalização viária, regulamentação de circulação de estacionamento, que é feito posterior retorna aí a liberação, deslocamento, remoção de braços projetados. Essa sinalização que fazemos com relação a regulamentação de circulação, na medida que inibe a circulação da população em determinados locais, isso vai implicar aqui o aumento de movimento veicular e de pedestres ao entorno desse evento, desse local de evento. Então, às vezes há necessidade de você alterar efetivamente a regulamentação para que você aumente e amplie aí o espaço para movimentação de pedestres e de veículos para que eles possam se deslocar entre os bairros entre as regiões da cidade. Aqui para vocês terem uma noção também, nós chegamos a acompanhar não só em campo, mas também temos aí uma montagem interna aqui de uma central de operações que envolve a participação não só da equipe da CET, mas equipe das secretarias envolvidas, os órgãos envolvidos para que a gente tenha, na medida do desenvolvimento desse evento, tenhamos aí respostas rápidas para atendimento a resoluções de problemas que possam ocorrer no entorno ou com relação aos eventos. Então, nós temos aí uma central de operações para que a gente possa ter uma agilidade maior no atendimento e conseguir

minimizar os transtornos. Muito importante ressaltar que o evento aí que a atuação da CET não termina após o término do evento. Então, existe uma preocupação posterior, né, pós evento, principalmente desses grandes eventos, da gente recolher todas as informações, todas as ocorrências que porventura conseguimos relacionar aí, né, durante o desenvolvimento do evento, para que a gente possa estar revendo a operação da CET, que a gente possa estar em conjunto aí com os órgãos envolvidos, reavaliando, fazendo um feedback aí de como foi essa operação para que no próximo evento, nós possamos desenvolver uma ação melhor e mais ativa, mais direta, que possa trazer aí uma segurança maior que possa trazer aí um atendimento melhor a ocorrência desses eventos. Então existe essa preocupação posterior muito grande de recolhimento de dados, de cronologias, de verificação, se o tempo cronológico e bloqueios e tudo mais foi adequado, toda essa análise pontual da operação é feita, logo após o evento, com todos os órgãos envolvidos para que a gente tenha aí uma gama de informações que possam atender melhor aí futuramente novas solicitações do mesmo tipo. Temos aqui umas fotos, só para ilustrar, só para ilustrar com relação a Carnaval. Os bloqueios são feitos, né? Reversíveis, que são Montadas, Fórmula 1 dos bloqueios aí, canalizações que são feitas, né? Apoio aí da SP trans aí com relação à movimentação dos ônibus. E aí vai movimentação dos trios elétricos até o ponto de desfile, né, desses trios, então, não é o trio elétrico, estar lá, mas a gente tem a preocupação de adentrando a cidade, todos esses veículos, sejam comboiados até o ponto de desfile e depois comboiados para saírem lá da região central também. Né? Então temos aí umas fotos e réveillon aqui que são operações noturnas. Há uma preocupação de ter uma boa visibilidade com relação às orientações também com relação a eventos noturnos, tá? Então é isso que nós tínhamos a apresentar para vocês. Acredito que o Eduardo da SP trans acho que ele tem um complemento, porque ele tem uma ação efetiva com relação aí a esses grandes eventos, uma parceria grande aí com a CET também visto aí o transporte público, e aí eu gostaria de dar a palavra a ele, se for possível, para ele fazer esse complemento, muito obrigado aí pela atenção de todos.

2:4:21 Michele Perea Cavinato - Obrigada, Montezuma, pela SP trans é Manoel ou é o Eduardo que vai...

2:4:31 Sampaio - Por favor, quanto tempo nós temos porque acho que eles ficaram quase meia hora falando e a gente tem até meio-dia, por favor?

2:4:42 Rogerio Viduedo (Convidado) - É, poderia deixar para o final, né? A gente tratar os assuntos mais importantes que tem na pauta.

2:4:51 Michele Perea Cavinato - Então, eu acho que SP trans poderia só completar essa pauta. Parte deles é rápida.

2:4:56 Rogerio Viduedo (Convidado) - 3 minutos.

2:5:1 Michele Perea Cavinato - Pela SP trans quem vai falar?

2:5:10 Rosilda (Convidado) - Michele é Rosilda falando. Olha, eu acredito, o Eduardo ele teve que sair para uma outra reunião. Eu acho que o Manoel pode complementar essa questão do apoio aí aos eventos.

2:5:26 Michele Perea Cavinato - Eu acho que a tela tá compartilhada ainda. Não sei se você consegue. Se eu consigo tirar por aqui, acho que não.

2:5:39 Dawton Roberto Batista Gaia - Acho que ele tem que tirar de lá. Tem que descompartilhar.

2:5:44 Aline Pellegrini Matheus - É só clicar em parar de compartilhar.

2:5:48 Dawton Roberto Batista Gaia - pronto.

2:5:51 Michele Perea Cavinato - Perfeito. Saiu, obrigada, obrigada.

2:5:53 Manoel (Convidado) - Muito bem. Bom dia a todos, eu estou com um pequeno probleminha aqui na minha camera, ela de repente estava funcionando e acho que desconectou, estão me escutando aí?

2:6:05 Michele Perea Cavinato - Perfeito. Nao, vamos lá.

2:6:9 Manoel (Convidado) - Ok, bom, só complementando aí que na verdade é realmente um complemento, né? A CET expôs a apresentação aí, aliás, muito bem, muito detalhada e nós da SP trans. É geralmente assim, a CET vai na frente, a gente vem atrás, né? Porque primeiramente, a gente espera aí o plano da CET, muitas vezes, para a maioria dos eventos, quanto a situação de diário de interdições, sejam elas parciais, sejam elas, bom, esses eventos já são conhecidíssimo de todos nós, né, e a gente procura até atender, geralmente, no mesmo formato de sempre, mas é óbvio que a gente discute muito com a CET com relação a isso, porque existe alterações, né? E muitas alterações de muitas vezes em um evento para o outro, de um, a passagem de 1 ano para o outro já altera muita coisa na cidade, então é a SP trans ela cuida especificamente do transporte público, né? Cuidando aí da parte de desvio. É isso? Operacionalmente falando, na parte da operação, a parte de planejamento, a gente recebe do planejamento uma avaliação técnica com relação aquele evento que contempla os desvios de todas as linhas ali na no entorno, daquele viário interditado, ou seja, parcial ou no total, né. Enquanto essa avaliação ela é concluída por nós aqui até com base no próprio hit, né? Que é o relatório técnico que vem da CET. Então essa discussão, as empresas são coirmãs aí nesse sentido de estar revezando e de estar compartilhando aí a situação operacional de todos os eventos da cidade, praticamente todos os eventos da cidade a SP trans está junto, está participando, né? Então assim, eu não tenho muito o que falar. Se tiverem alguma dúvida, alguma pergunta, se alguém quiser expor alguma coisa, aí a gente está a disposição, só dizer que a SP trans tem todo um cuidado e sempre vale salientar que a expectância sempre é conjuntamente aí com a CET e demais órgãos públicos, aí em todos os eventos, inclusive o último agora que está para acontecer na cidade é o The Town tal, né? Não estamos fazendo a operação desse evento, com linhas criadas, não tem situação assim. Apenas, são linhas de fretamento aí que estão atendendo o evento, então o SP trans faz parte sim do evento. Quanto a orientações, ao usuário na chegada, na saída, estamos acompanhando as linhas com todas as linhas com desvio, são muitas linhas ali em torno do autódromo, e, assim são todos os eventos, são todos os eventos aí, a SP trans sempre, sempre esta presente.

2:9:43 Dawton Roberto Batista Gaia - Bom, tem 2 pessoas com a mão levantada aí. Eu vou pedir pra vocês serem brevenas perguntas para a gente poder fazer essas respostas aí. Leandro.

2:9:59 Leandro Frenham Chemalle - Oi, vocês estão me ouvindo?

2:10:00 Dawton Roberto Batista Gaia - Sim.

2:10:2 Leandro Frenham Chemalle - Tá bom, bom dia a todos, tá? Peço perdão por não conseguir acompanhar a programação desde o começo da CET, eu vi só uma parte, mas assim, eu queria destacar aqui o principal pedido esse ponto de pauta que já foi apresentado para esse conselho já faz uns 3 anos e lembrando que em 2020 tinha uma reunião técnica que ela estava prevista para acontecer logo que a pandemia estourou, né? Espera só um instante... Perdão, a gente. Então quando foi pedido esse esse ponto de pauta é, tinha uma reunião técnica prevista para acontecer em agosto, mas ela foi cancelada e para essa reunião, a apresentação que a gente pedia, ela era um pouquinho mais detalhada, especialmente em relação a SP trans. Porque qual é a situação, o problema que a gente vê hoje na operação de grandes eventos é a falta de preparo do sistema de ônibus para atender a saída dos eventos. Eu dou como exemplo, por exemplo, o réveillon da Paulista, né? Nos últimos 2 réveillon da Paulista, o que aconteceu, as linhas noturnas elas seguiram exatamente a mesma tabela. Resultado, os pontos da 9 de julho, o ponto da Rebouças ficaram hiper lotados e só vinha um ônibus a cada 40 minutos e nada foi feito, certo? Não foi criada uma operação para o público que precisava de ônibus sair do réveillon da Paulista. A mesma coisa acontece no Carnaval de Rua, termina um bloco com 1 milhão de pessoas, não tem nenhum ônibus passando a mais, o bloco é no domingo, os ônibus estão

operando na tabela de domingo com o intervalo de 40 a 50 minutos e nada é feito. No caso do The Town que é o evento da vez agora, no caso do Lollapalooza, é criada uma linha regular da SP trans, que leva direto ao terminal Santo Amaro, mas o problema não é esse. O problema é que as linhas regulares que passam a Interlagos também ficam com intervalo padrão. A linha noturna que passa lá também só tem intervalos de meia hora, 40 minutos. Então, a questão que a gente coloca aqui, eu queria na verdade pedir para esse ponto de pauta retornar na próxima reunião ou nas próximas, com a apresentação detalhada da SP trans em relação a todas as partidas de ônibus que foram criadas a mais para cada evento que aconteceu em São Paulo nos últimos anos, quais partidas de ônibus foram criadas a mais para o Carnaval de Rua? Nos megabloques que a gente tem notícia? Quais partidas de ônibus foram criadas na eleição, durante o passe livre? Porque eu identifiquei várias linhas com intervalo de 40 minutos, mesmo no dia do passe livre e que simplesmente não passavam. Ou linhas como, por exemplo, Pinheiro- Jardim Ângela, hiper lotadas às 2:30 da tarde. Não tinha motivo para isso acontecer num domingo, não é? Então eu acho que esse que é o ponto, é isso que foi pedido para ser trazido. A parte da CET, tá OK. Ela é muito boa, certo? Realmente é o que a gente já vê acontecer, tem alguns problemas que a gente identifica em relação aos corredores de serviço do Carnaval de Rua, que de novo não é tema para trazer aqui. A gente leva isso numa reunião técnica, mas especificamente em relação a SP trans, o que eu queria pedir, que a SP trans apresentassem exatamente o que que eles planejam quando eles vêm um evento que vai sair 1 milhão de pessoas, como que fica o sistema de ônibus?

2:13:12 Dawton Roberto Batista Gaia - Eu já entendi.

2:13:13 Leandro Frenham Chemalle - Porque a realidade é de nenhuma linha extra, sobretudo de madrugada. Obrigado.

2:13:18 Dawton Roberto Batista Gaia - Já entendemos. A Escola Roosevelt Presidente, quem é? Desculpa. Você está sem som, está desligado o seu áudio. Seu áudio está desligado aí.

2:13:5 Escola - Roosevelt Presidente – Pedagógico - Oi, vocês estão me ouvindo agora?

2:13:52 Dawton Roberto Batista Gaia - Agora sim.

2:13:53 Escola - Roosevelt Presidente – Pedagógico - Desculpa, eu sou coordenadora aqui no Presidente Roosevelt, eu estou no meu horário de trabalho tentando participar da reunião. É, eu venho falar pela comissão dos moradores da cidade Vargas e da Vila Guarani. Nós moramos próximo ao São Paulo Expo, que invade o nosso bairro e toma nossas ruas. Eu compreendo que vocês estão falando sobre grandes eventos. Mas o São Paulo Expo faz grandes eventos semanais. E a gente sofre isso que as pessoas sofrem sazonalmente, não minimizando de forma alguma o sofrimento dos moradores do entorno, né, de locais onde acontecem grandes eventos, mas nós temos esses grandes eventos semanais. Então nós somos impedidos de sair de casa, entrar em casa. Nós somos impedidos de circular pelo bairro. Um bairro que tem várias casas de saúde, escolas públicas e privadas e creches. Como eu coloquei no chat e foram feitas reuniões entre a comissão e a CET, a CET em alguns momentos veio com planos especiais para atender. Mas agora parou. Teve uma época que eles colocaram cavalete, eles colocaram controladores de trânsito, só que isso não ocorre em todos os eventos. Nessa semana nós tivemos 4 eventos acontecendo, 6 eventos acontecendo no Expo São Paulo. Embora eles dissessem que eram quatro, ocupando 3 pavilhões. Então eles acham que minimiza, mas não minimiza a partir do momento que a pessoa não pode sair de casa, não pode entrar em casa. E é assim toda semana. Então a gente está pedindo mesmo um Socorro para a CET né? Já foram feitas reuniões, o Fabio acho que estava nessas reuniões. Quem está sempre à frente dessa comissão é a Rosângela e o João, né? Eu nunca participo assim ativamente, porque eu trabalho em escola, é difícil estar saindo em horário de trabalho, mas hoje colocar nessa reunião e por isso eu entrei assim. A gente tem que ser encarado como um grande evento semanal. Nós somos um the Town, começa segunda e vai até sexta-feira. Então a gente tem, eu estou admitindo, todo mundo aqui está pedindo para entrar na reunião, ninguém está admitindo, tá? Então assim, de segunda a sexta-feira, a gente tem um grande evento e não estamos recebendo a devida atenção. Um bairro que é Z-1. Que paga IPTU de 630 mil reais por mês. Ser invadido dessa forma. Aí no final da noite, os

Ubers, os 99, os carros de aplicativo tomam as nossas casas. Já teve agressão de Uber a morador, já teve atropelamento, Uber já atropelou funcionária do Expo São Paulo, está virando caso de polícia. A gente já tentou com a prefeitura, tenta de toda forma. Então a CET tem que garantir o direito de ir e vir aos moradores. Eu não posso ser obrigado a pedir, pelo amor de Deus, para por o meu carro na garagem quando eu consigo chegar, porque assim, se eu demoro 2 horas e meia, do quilômetro 9 da imigrantes até a minha rua, que dá o quê? 1 km e meio, 2. A gente não consegue chegar e sair de casa, então isso não pode acontecer. Obrigada.

2:17:40 Dawton Roberto Batista Gaia - Bom, o que posso responder, aí você quer responder, Montezuma?

2:17:55 Fabio - CET (Convidado) - Eu acredito com relação a SP trans aí, até o Manoel pode estar respondendo, o Leandro, né? Com relação a Escola Roosevelt, me perdoe,, não sei o seu nome.

2:18:06 Escola - Roosevelt Presidente – Pedagógico - Mariel, desculpe. É Mariel, meu nome, perdão.

2:18:12 Fabio - CET (Convidado) - Mariel, essa informação sua é extremamente importante. É um evento específico que realmente está ocorrendo com uma frequência muito grande e realmente tem que se ter essa preocupação de a cada evento melhorar a situação dos moradores, não piorar. Com certeza, se há essa preocupação nossa de fazer essa avaliação posterior. Vamos retomar esse assunto da Expo São Paulo terminando aí a nossa reunião, vou entrar em contato com a gerência responsável que lida aí com esses eventos com maior frequência para que se reavalie justamente essa movimentação e, se possível, se me permitirem até um contato posterior aí com os representantes aí, para que se possa reavaliar algumas ações que são feitas lá de modo a realmente minimizar aí o transtorno no eixo e favorecer uma fluidez maior aí, com segurança, né, para que você, as pessoas e moradores, consigam chegar. Então temos aqui o compromisso de reavaliar. Minha função é essa, realmente colher aí as informações necessárias as necessidades para que a gente possa estar reavaliando. Obrigado Mariel pela informação.

2:19:47 Escola - Roosevelt Presidente – Pedagógico - Eu que agradeço.

2:19:46 Michele Perea Cavinato - Mariel, você poderia deixar um contato aqui no chat?

2:19:50 Escola - Roosevelt Presidente – Pedagógico - Vou deixar sim, um momento.

2:19:53 Michele Perea Cavinato - Um e-mail, obrigada.

2:19:55 Manoel (Convidado) - Quanto ao Leandro... é o Manoel. Quanto ao Leandro, a proposta dele aí, de haver uma discussão, um tema especificamente aí no que ele falou que seria a SP trans providenciar em grandes eventos, aí uma frota maior...

2:20:17 Michele Perea Cavinato - Manoel ficou mudo. Não sei se foi para mim só.

2:20:22 Manoel (Convidado) - Oi. Então estão me escutando?

2:20:24 Michele Perea Cavinato - Agora voltou.

2:20:27 Manoel (Convidado) - Tá, não sei até onde eu fiz o comentário aí de que é só respondendo aí no que ele falou que o tema vai ser assunto para uma outra reunião, para essa discussão, mas eu quero dizer o seguinte, que a SP trans se preocupa nesses grandes eventos, a SP trans solicita reforços de veículos às empresas operadoras daquele eixo, daquela localidade que está havendo, tal evento, né? Isso é feito, não posso e não tenho essas informações aí, quantidades de carro, essa situação toda, mas quem pode até estar respondendo a isso posteriormente, até em uma reunião específica sobre isso é o nosso pessoal e planejamento que esse assunto, é assunto exclusivamente deles, vamos dizer assim, nossa parte aqui é mais operacional. Bom, era só isso aí que eu tinha pra esclarecer.

2:21:18 Dawton Roberto Batista Gaia - Ana Carolina. Você tinha levantado a mão lá atrás, eu terminei esquecendo de te chamar. Me desculpe.

2:21:37 Ana Carolina Jacob - CET (Convidado) - Oi, Dawton, imagina, não tem problema. Bom dia a todos e Mariel, muito obrigada aqui pela pelas informações que você trouxe em complemento ao que o Montezuma colocou, posso te afirmar que esse assunto é também está aqui no radar da equipe de planejamento da CET. Estão tomando diversas providências em relação a isso. Então a CET está atenta ao teu pedido, tanto na área operacional quanto na área de planejamento e estarei em breve trazendo mais informações.

2:22:14 Dawton Roberto Batista Gaia - Tem mais alguém?

2:22:15 Michele Perea Cavinato - O Mauro.

2:22:21 Dawton Roberto Batista Gaia - Mauro.

2:22:22 Mauro Ramon - Bom dia, estão me escutando?

2:22:25 Dawton Roberto Batista Gaia - Sim.

2:22:27 Mauro Ramon - É só complementando o que a Mariel comentou. A gente tem a comissão de moradores aí da cidade Vargas e eu sou da comissão de mobilidade e trânsito do Jabaquara, a gente recebeu essa demanda da comissão em março. Em março, foi aberto um processo via SEI junto aqui na subprefeitura do Jabaquara. E a gente está acompanhando isso. Isso tem tramitado pela CET, a própria representante da comissão de moradores já conversou com o prefeito, com o secretário de mobilidade e trânsito. Só que isso tem trazido para a comunidade apenas soluções a longo prazo, que são os estudos de viário, de colocação de uma alça, de algumas interferências ao longo do tempo, não atual. Por exemplo, isso foi divulgado via SEI, foi divulgado pelo sub prefeito, só que não tem a execução do que foi feito agora. Exemplo, eles estão com esse problema. Essa semana e semana que vem vai acontecer a mesma coisa porque não tem um plano para o bairro hoje. Tem um plano para daqui a longo prazo, não tenho de hoje. Então, são essas entidades do bairro que tem problema, o bairro é praticamente, entre Armando de Arruda Pereira, onde tem o metrô Jabaquara e rodovia dos imigrantes, rodovia dos imigrantes fica parada, o acesso ao botânico e ao zoológico fica parada porque a gente faz divisa com a subprefeitura do Ipiranga. E eles estão assim, esgotados. Eu falo em nome deles porque eu faço parte da comissão de mobilidade. As linhas de ônibus, elas sofrem interferência disso, né? Deixa eu só terminar e a SP Trans não tem muito o que fazer em relação a isso. Nesse caso, eu acho que eles não tem muito o que fazer porque as linhas operam nas linhas já estabelecidas e não tem alternativas. E assim, os moradores ontem fizeram uma reunião entre eles, eles se esgotaram. Eles estão pensando, existe um inquérito civil no MP, eles levantaram isso, e o inquérito busca realmente resolver esses problemas pelo MP junto à prefeitura e o próprio São Paulo Expo. Assim, fica aquele impasse, porque eles pedem, eles estão com problema, tem essa questão deles terem o direito de ir e vir impedidos e, assim, o que foi exposto hoje na apresentação não é aplicado aqui na região. É isso, existe como plano para a cidade, para os grandes eventos, mas para cá não tem, não ocorre. Isso é direto. E quando terminou essa fase grave da pandemia, esses eventos aqui na região sofreram uma grande demanda. Recebeu uma grande demanda de usuários porque não teve feiras durante 2 anos. Agora imagina a quantidade de gente que vem para cá. Aqui não comporta tudo isso. A CET a gente já fez reunião com a CET, a CET fala que não tem uma quantidade necessária de pessoas para colocar nas ruas. Mas toda vez uma semana é feita uma coisa, na outra semana feita outra coisa, não existe um padrão. Esses moradores reclamam, né, que eles não estão participando, não são consultados para poderem ajudar. Eu acho que assim, na cidade a gente tem que ouvir as a população e estar junto com ela para resolver essas questões. Se ela não participa, ela não está tendo a oportunidade de também ajudar, porque eles querem ajudar nesse ponto. Obrigado.

2:26:29 Dawton Roberto Batista Gaia - Bom, eu vou se a gente não encerrar, nós não vamos conseguir ir até o final da pauta. Eu vou encerrar essa pauta. Que realmente eu sei que tem mais

2 inscritos aí, mas eu vou encerrar a pauta, eu vou pedir desculpa porque eu quero dar prosseguimento aí a nossa reunião. Quem são as pessoas que estão inscritas... Mauro já falou...

2:26:54 Michele Perea Cavinato - Mauro falou e o Caíque..

2:26:53 Dawton Roberto Batista Gaia - Então, Caíque...

2:26:56 CAIQUE ALVES DE SOUZA - É bem rápido, é bem rápido, juro que é rápido. Tá? Então vamos lá. É primeiro cumprimentar todos que apresentaram, né? Isso é importante e eu só mesmo vou endossar a primeira fala que quanto a questão dos ônibus, só falando agora sobre o The Town. Se para o The Town, já que existe essa parceria entre a SP Trans e a CET, a SP trans vai fazer algum tipo de reprogramação e se fizer tem como enviar para o CMTT essa quantidade de veículos ou linhas? Aquela mesmo que envia para as empresas de ônibus, porque falar, vamos reforçar a frota, fica muito vago, mas não tenho dado, não tenho o documento e tem quando é enviado para as empresas a USE, não é? E pensar, né, porque se o ônibus, porque o grosso que sai do metrô, do trem, se eu não tenho um ônibus e a rede noturna não está programada para esses grandes eventos, eu vou prejudicar o passageiro e vou forçar o passageiro a usar o transporte de aplicativo, carro de passeio que vai fazer mais trânsito naquele período. Trazer mais trabalho para CET é só isso mesmo? Obrigado.

2:28:09 Dawton Roberto Batista Gaia - Vamos lá.

2:28:12 Dawton Roberto Batista Gaia - Eu vou passar a palavra para o João Pedro.

2:28:21 Michele Perea Cavinato - Bem, Dawton. Agora a gente começa os informes, isso.

2:28:26 Dawton Roberto Batista Gaia - Perfeito. Tá bom, vamos passar direto para o João.

2:28:32 Michele Perea Cavinato - Não, ó, vamos lá. Primeiro, vamos falar um pouquinho, se todos concordarem, do monitoramento do programa de metas, pode ser? Vamos dar uma passada rápida, ver como está, o que está sendo implantado, como está o programa. Podemos seguir dessa forma?

2:28:50 Dawton Roberto Batista Gaia - Sim, vamos lá.

2:28:56 Joao Bonett Neto - Oi, oi, Michele. Oi, Dawton. Eu não sei se o Lucas vai querer apresentar também. A gente tem algumas metas compartilhadas aí, não sei se o Lucas quer começar.

2:29:08 Michele Perea Cavinato - Lucas, sim, sim, você quer começar? Pode, vamos lá.

2:29:15 Luccas Bernacchio Gissoni - Bom dia.

2:9:13 - Michele Perea Cavinato - Aqui está todo mundo um do lado do outro. Acho que fica mais fácil chamar por aqui.

2:29:18 Luccas Bernacchio Gissoni - Bom dia a todos e todas presentes. Eu acho que eu vou apresentar aqui a nossa planilha de monitoramento e aí a gente vai poder visualizar todo mundo, pode ser?

2:29:34 Dawton Roberto Batista Gaia - Sim.

2:29:42 Luccas Bernacchio Gissoni - Estão conseguindo ver a planilha?.

2:29:46 Carlos Henrique de Campos Costa - Sim.

2:29:48 Luccas Bernacchio Gissoni - Obrigado. Então pessoal, eu vou passar primeiramente pelas nossas intervenções de segurança viária voltadas à mobilidade a pé. Em relação ao programa de metas, elas estão divididas entre a meta 39 a 41. E depois eu volto com as iniciativas da meta 39. A gente pode depois finalizar com a meta 43 relativo à implantação de estruturas

ciclovária, né? É, então, a gente tem aqui na iniciativa da meta 39, são 10 projetos de redesenho urbano, e aí está dividido em alguns pacotes, né? E a gente dividiu, na verdade, misturando as metas 39 e 41 e aí isso gerou diferentes contratos, diferentes intervenções. A primeira aqui, essa da área calma de São Miguel, que é a que está mais avançada, porque ela ocorreu a licitação já de projeto executivo e obras. Obras foram iniciadas. Foi solicitado um equilíbrio econômico-financeiro do contrato em junho e as novas ordens de serviço foram emitidas em 3 de agosto, né? Depois a gente tem o pacote 1, que a gente chama de pacote 1, que são os projetos de segurança viária, né, para a mobilidade a pé, que inclui via segura da Belmira Marin, Estrada de Itapeçerica, Teotônio Vilela, Raimundo Pereira de Magalhães e Marechal Tito, área calma Centro Sé e as rotas escolares seguras de Itaquera, Paris e São Rafael, né? Esse projeto que eu acabei de citar e também os próximos que eu vou falar agora, foi licitado o projeto da elaboração do projeto executivo, né? No caso desse pacote, foi assinado o contrato no dia 12 de maio, né? O contrato tem um prazo de execução de 5 meses A ordem de serviço foi liberado em primeiro de junho, então está sendo elaborado projeto executivo mediante esse contrato lá pelo pelo contratado, que tem o prazo de 5 meses e aí uma previsão de início das obras lá para o ano que vem, já com o contrato do projeto executivo em mãos, né? A gente vai passar a fase de licitação de obras, né? Depois, o pacote 2 também é um status bem parecido, né? Mas ele inclui as vias seguras da estrada do imperador, da avenida do estado, área calma República e as ruas completas, Brasilândia, casa verde, cidade Tiradentes e avenida dos metalúrgicos, né? Então, também, os projetos funcionais foram elaborados. Esses projetos foram utilizados na licitação do projeto executivo, contrato assinado em 5 de maio e liberação da ordem de serviço em 16 de maio. É o mesmo prazo de 5 meses, né? Aí a gente tem um pacote que inclui rotas acessíveis, que também é parte da meta 41. Mas os projetos de travessias que a gente chamou de travessia segura, que são 200 projetos de avanço de calçada que compõem a iniciativa P da meta 39, né? Em relação às rotas de Acessibilidade, tem a no Ipiranga, a Vila Mariana é linha azul do metrô, Barra Funda e Marechal Deodoro, né? E os 200 projetos de avanço de calçada e construção de ilhas de refúgio, né? Então foi licitado a elaboração de projeto executivo com prazo de execução de 5 meses e previsão de início das obras em 2024. Aqui tem uma particularidade que esse pacote, que a licitação foi uma só, ela gera 4 contratos, divididos em 4 lotes, né? Então, a gente tem um lote para zona sul, que é... Perdão, para a zona leste, o lote um, para a zona norte, o lote 2, o lote 3, a zona Oeste e centro, e o lote 4, zona sul, né? Todos tiveram a nota de empenho emitida em 16 de junho, contrato assinado no dia 26. Também está lá acontecendo, né? Aí a tem também os projetos de rotas acessíveis, né? Que lá da Vila Clementino, foi entregue, mas faltaram algumas botoeiras e tal, então tinha algumas pendências lá que também está sendo endereçado e compõem iniciativas C da meta 41, né? Aí voltando agora, conforme eu falei para a meta 39, né? A gente tem a iniciativa B. Que é a condução de campanhas de comunicação e ações educativas, né? Está sendo realizada a campanha de comunicação, não é? A licitação para a contratação de uma agência de publicidade foi suspensa, né? Então tem uma pendência aí em relação a isso, né? Está sendo montada também uma licitação na modalidade pregão eletrônico para o projeto educacional em plataforma EAD né, que também se encontra sobre a análise e compõem uma outra ação dentro da iniciativa B. Depois a gente tem a iniciativa C, essa aqui é intervenção em pontos críticos de morte de trânsito em conjunto com as demais obras e intervenções da prefeitura, né, que gerou um detalhamento do objeto, que é são 32 cruzamentos elevados e lombofaixas, né? Aqui tem uma questão também que diante da orientação da Secretaria da fazenda de utilizar o fundurb, né, tá no gabinete a possibilidade de licitação nessa modalidade, conforme a informação em 03/08. Aí, no caso da iniciativa E, a intensificação de fiscalização eletrônica e implantação de projetos de fiscalização por videomonitoramento, né? Que era a frase que estava inicialmente na iniciativa, aí foi trocada a questão do videomonitoramento pela intensificação da fiscalização eletrônica, né? E aí, perdão aqui, esse aqui teve uma inabilitação, né, do consórcio fiscaliza SP, que foi o primeiro classificado na licitação, né? E aí houve uma alteração no lote 9 e no item 5, lote 4, da ordem de classificação, né, de acordo com essa manifestação. Então, o processo está lá sob análise do GFE na CET para verificação do atendimento das regras editalícias, né, do edital em relação a esses novos consórcios que foram classificados diante da inabilitação do consórcio, que foi o primeiro colocado anteriormente, né? A na iniciativa F, a gente tem o programa de renovação semaforizada e aqui está pendente porque a iniciativa é feita em conjunto com SP regula, ilumina SP, né, para ajustar o regimento da concessão administrativa ao quinto termo aditivo do contrato de concessão que é feito em

conjunto com eles. Não houve ainda a reunião em 2023 do grupo ilumina SP, que é o responsável, né? Então a gente está aguardando a realização dessa reunião. Na iniciativa G, tem a ampliação do serviço de solicitação eletrônica de recursos de multas de trânsito, a Jari, com vistas à redução do tempo transcorrido entre a prática da infração e aplicação das penalidades de trânsito, né? Aqui está sob análise do jurídico, já tem verba reservada para a implantação da iniciativa e a previsão é de prestação de serviço ao cidadão em 2024, né? Na iniciativa H, o programa motociclista seguro também já está quase concluída a aquisição dos equipamentos, inclusive motocicletas, né? Para implantação do programa, estão faltando apenas alguns itens de mobiliário, computadores e epi s, né? Foi aberto um chamamento público para a parceria com a iniciativa privada, visando a contratação de 10 instrutores, né, para esse programa, né? A perspectiva é iniciar o curso no segundo semestre ainda este ano, né? Na iniciativa K, tem a implantação dos sistemas de gerenciamento de dados e planejamento de tráfego e mobilidade urbana na cidade, um auxílio na redução de velocidade e acidentes, né? A contratação da empresa e a prestação dos serviços de locação de equipamentos de sistema para gerenciamento de dados, planejamento de tráfego e mobilidade urbana na cidade, com auxílio na redução de velocidade de acidentes, incluindo operação assistida, manutenção e serviços de suporte pelo prazo de 12 meses, né? Foi elaborada uma minuta de edital de pregão eletrônico e emitida a nota de reserva, então, é uma iniciativa que está avançando também, né? Aí, por fim temos, da meta 39, a iniciativa N, né? Que a implantação do mecanismo de fiscalização, para excesso de peso de cargas transportadas em caminhões, não é? Então, aqui foi alterado, perdão, o expediente foi encaminhado, foi solicitada a alteração da minuta do edital, mas permanece o prazo de 12 meses após a aprovação do SAJ e encaminhamento, né? Já tem verba reservada também com previsão de conclusão da licitação em 2023, né? Passando a iniciativa 43, né, perdão, a meta 43 que é a implantação de 300 km de estrutura cicloviária e aqui a gente tem a divisão da meta, em vários contratos diferentes, também com naturezas jurídicas diferentes, né? Então, tem várias frentes de ação, né? Eu vou começar na verdade, dessa segunda aqui, né? Porque foram realizadas 2 concorrências que geraram 3 contratos, né? Então, em relação ao contrato 3, aqui, é importante fazer uma ressalva, porque a entrega final das estruturas cicloviária, ela depende do ateste do CET final e o que eu vou falar aqui para vocês é entrega de obras e a entrega de sinalização, que não necessariamente já ocorreu esse ateste para entrega realmente final, né? Embora a estrutura já esteja lá na via, né? Então, aqui no contrato 3 a gente tem 13,5 km, do total de 18,2; 13,5 já tem as obras concluídas, aí 9,7 não tem concluídas a obras e também a sinalização, né? Dentre esses 13,9 já tem também a sinalização, né? Esse é o contrato 3. No contrato 4, de um total de 16,2 quilômetros, 4,9 tem a entrega de obras, né? Aí dessas 3,6 já foi entregue também a sinalização, né? No contrato 5, de um total de 14,5 km, 9,1 já foram entregues às obras, aí desses, 7,6 já foi entregue também a sinalização, né? Aí eu volto para essa primeira aqui que ela é relativa ao acordo de cooperação com a Cohab para implantação de estrutura cicloviária através da PPP da habitação, né, que também já teve a emissão das ordens de início de serviço, né? Aqui é legal também a elaboração de projeto executivo, né? Como também a realização de obras, né, alguns projetos já foram encaminhados para aprovação e o prazo final, dependendo do lote, é de 13 a 14 meses. Então é uma iniciativa também que já está iniciando, né? E depois a gente tem mais 2 licitações, né? Uma que a gente chamou de terceira licitação de 158 km. No caso das 2, foi decidido pela licitação também conjunta de projetos executivos e obras, né? Então o modelo de licitação foi alterado para licitação conjunta a na terceira licitação, de 150 km, o TR né, que é o termo de referência, foi elaborado, né, está em agora em revisão. Na quarta licitação, 101 km, o TR está em elaboração, só que essa quarta licitação aqui a gente não tem garantia de verba, na terceira, sim. Então essa aqui não é certeza se vai ser realizada, muito embora com a realização da terceira estação de 158 km, já fecha, passa até um pouquinho, inclusive, dos 300 km de estruturas, que é o que está na meta. Então, esse aqui seria um bônus, né, dependendo aí, de poder ou não. Aí a gente tem a questão das faixas azuis, né, que foi a meta 83 que foi implantada a na avenida 23 de maio e na avenida dos Bandeirantes. Tem também mais alguns projetos que estão aguardando liberação do Senatrn, né? E a gente tem as metas concluídas agora, passando por último, né? Que eu falei as que estavam lá em conclusão, né? Então, dentro da 39, algumas iniciativas já foram concluídas, que é a iniciativa I que é a implantação de 100 mini rotatórias foi concluída agora, recentemente, no meio de julho, né? A iniciativa J, que é a implantação 2800 faixas de travessia foi concluída, já faz bastante tempo, em fevereiro do ano passado, a gente já tá até com acho que mais de 6000 faixas aqui, passou bastante da meta. A iniciativa L, a

implantação de 300 frente seguras, que são os boxes de espera para motociclistas, né, nos semáforos, também foi concluída em julho de 22, né. A iniciativa M, implantação de ações de aumento de tempo de travessia para os pedestres em semáforos, com intensificação da fiscalização, foi realizada também a alteração em 16 corredores mediante o programa de renovação semaforica, né? Então foi concluído já. E a redução da velocidade máxima regulamentada, de 50 para 40 km por hora em 24 vias, foi concluído em maio de 21, né? Então acho que é isso, Michelle, obrigada.

2:43:25 Michele Perea Cavinato - Obrigada você, Lucas. Lucian, o que que vocês acham? Você quer fazer a pergunta agora ou eu posso emendar na parte do João da Setran? Aí nós já fazemos as perguntas nos 2 de uma vez, pode ser?

2:43:39 Dawton Roberto Batista Gaia - Não, faz o João, primeiro. João, complementa a apresentação.
E depois abro para as perguntas.

2:43:46 Joao Bonett Neto - Perfeito é rapidinho, gente, eu vou compartilhar aqui também um roteiro está para ficar um pouco mais visual, mas eu prometo ser bem rápido. Com licença. Vocês estão vendo aí?

2:44:2 Dawton Roberto Batista Gaia - Sim.

2:44:4 Joao Bonett Neto - Compartilhar em tela cheia aqui. Bom, gente tem algumas metas aqui que são compartilhadas, não é? Eu vou passar muito rapidamente por elas. Na meta 39 também tem algumas iniciativas aqui que são acompanhadas diretamente por ser Setran e SP Trans, como a iniciativa D, lembrando que o programa de metas ele passou por uma revisão agora, na metade do ano 2023, então, algumas metas tiveram a redação alterada. Então na iniciativa D, da meta 39, que é a garantia de 100% garantir que 100% dos ônibus tenham adesivos de ponto cego, né? essa iniciativa foi concluída. A iniciativa Q, que é a regulamentação de prestação de serviços de entregas com motocicleta e bicicleta por empresas que operam com aplicativos, o processo está na casa civil. E a iniciativa R, que a capacitação dos operadores de transporte público municipal são ações recorrentes e desenvolvidas com regularidade, tá? É aí a gente entra na meta 44, que é a meta do aquático, tá? A gente tem 2 ligações que vão ser implantadas, que é, na verdade, uma ligação entre os 2 terminais atracadouros, que é o terminal atracadouro Pedreira e o terminal atracadouro Cocaia. Tá? Eles estão em projeto, esse projeto está em desenvolvimento do projeto funcional e básico e estudos ambientais, tá? Então, desde janeiro ele está em elaboração esse projeto. Já existe uma empresa contratada para fazer isso, ela está fazendo e a previsão de conclusão dos projetos é agora no final de 23 e paralelamente a isso deve entrar em operação uma linha precursora, né? Em operação assistida, e ainda no final desse ano, né? Isso em relação ao aquático. Eu vou tentar passar muito rápido aqui, pessoal, que o nosso tempo está estourando, depois a gente fica à disposição para as perguntas. A meta 45 é uma meta que diz respeito aos brts, só que ela não é acompanhada pelas Secretarias, tá? Quem está executando efetivamente essa meta é a Siurb, SP obras, a gente tem 2 iniciativas lá que é o BRT Aricanduva e o BRT radial leste. Foi solicitado pelos conselheiros, que a gente também fizesse um recorte sobre essa meta. A gente pegou algumas informações com os nossos colegas lá e o que a gente tem é que o BRT Aricanduva, ele tem a licitação de obra, ele já está em finalização do projeto executivo e existe a expectativa, enfim, já está sendo preparada a licitação de obra deve ser lançada ainda esse ano, no segundo semestre agora de 2023, a licitação da obra do BRT Aricanduva, que é financiado inclusive pelo banco mundial. Tem uma iniciativa que não está na meta especificamente, mas é um componente do financiamento, o centro de operações da SP trans, que é o COP, né? A remodelação do centro de operações, que é o COP, a licitação de projeto executivo, obra e equipamentos ela está em finalização e isso a gente acompanha aqui por pela setran, pela SP trans, então ela está praticamente finalizada. A nossa expectativa agora é de fazer a contratação do COP, né, até setembro, outubro e a do BRT, enfim, deve ser lançada esse ano a licitação de obra. A do BRT radial leste, ela já foi lançada agora na metade do ano de 2023. É uma licitação de obra para o BRT radial leste, tá? Então, a Siurb já está conduzindo. A Siurb e o SP Obras estão conduzindo essa licitação lá do radial leste. Entrando na meta 46, que é viabilizar os 40 km de corredores, né? A gente tem lá, basicamente, 5

iniciativas, que é o corredor Itaquera líder que é dividido em 2 partes, né? O trecho 1 e 2, o trecho 1, ele tá em obra, né? Tem uma empresa contratada fazendo as obras. Existe, enfim, a SP Trans trabalha junto com essa empresa para concluir as obras desse trecho ainda esse ano, né? Até o final do ano essa obra deve estar concluída. A área técnica está trabalhando para concluir junto com a empresa contratada. O Itaquera 2, ele está em consolidação do projeto básico e desenvolvimento do projeto executivo. Desde agosto de 2022, a obra do Itaquera um está desde junho e, especificamente para Itaquera 2, que está finalizando o projeto executivo, o projeto executivo deve ser concluído agora entre outubro e novembro. E aí vai ser lançada a licitação de obras do corredor, do trecho 2 do corredor. Em relação ao Celso Garcia, ele está finalizando agora praticamente já está finalizado o projeto executivo do corredor e deve ser lançado agora em entre o final desse mês, tá praticamente para lançar a licitação de obra de alguns trechos do corredor, ele vai ser faseado. Então, a licitação do trecho um, que vai do terminal parque Dom Pedro até a rua Bresser, já vai ser lançada agora, está para lançar essa licitação. Enfim está a ponto de ser lançada. Se já não foi lançada, né? A área técnica estava preparando para lançar a licitação. Está praticamente finalizado o edital, né? Então já está sendo lançada essa licitação para esse trecho das obras, né, das obras desse trecho do corredor Celso Garcia, tá, e aí, os outros trechos devem entrar logo em sequência também. A gente ainda tem o corredor norte sul, tá que foi um corredor que entrou no lugar do corredor Perimetral leste, né, que pegava lá o Itaim Paulista, que era começava lá, na região do Itaim Paulista e iria até São Mateus, esse era um corredor que estava sendo desenvolvido por Siurbe SP obras. Ele não iria ser concluído, a licitação não foi para frente. Foi solicitado que um outro corredor entrasse no lugar e esse novo corredor passasse a ser conduzido, né? As obras, os projetos pela Setran e pela SP trans, esse novo corredor, o corredor norte sul, tá? Está sendo preparado um edital de licitação, que também deve sair ainda esse ano, que vai preparar o projeto executivo, né? Essa licitação, essa empresa contratada vai fazer projeto executivo e obras, tá? Então vai ser uma iniciativa de, enfim, ele vai preparar o projeto e também já vai fazer as obras, tá? Esse é uma licitação que ainda deve ser lançada ainda esse ano. O corredor Miguel Yunes, existe um sistema binário de corredores, um sistema de corredores ali na região sul que faz integração com o aquático, que é o Miguel Yunes e o Sabará. O corredor Miguel Yunes. Ele está com projeto básico e executivo sendo desenvolvido, já existe contrato e, enfim, uma empresa desenvolvendo isso desde novembro de 2022. E esse projeto básico executivo deve ser concluído também esse ano e em sequência as obras vão ser licitadas. O corredor Sabará, ele tem está sendo consolidado também o projeto básico executivo dele. Ele está passando por algumas revisões, mas esse é um projeto também que deve ser concluído, até o final desse ano, tá? E aí entra na licitação de obras, tá. Tudo isso que a gente está falando aqui, todos os corredores que a gente apresentou, eles estão em projeto executivo, tá, estão sendo elaborado o projeto executivo, com exceção do Celso Garcia, desculpem. Com exceção do Itaquera 1, tá, que é um trecho que já está em obras, tá? E finalizando os projetos executivos esse ano a gente inicia as licitações de obras para esses corredores. E aí a gente tem a meta 47, que é a meta de terminais, que é implantar 4 novos terminais. 2 desses terminais estão sendo conduzidos pela Siurb e pela SP obras e outros 2 pela Setran e pela SP Trans, pela SMT, Setran e SP trans. O da SP obras são o terminal Itaquera, que era 1 terminal que estava com licitação de obras, a licitação havia sido suspensa pelo TCM. Ela Foi retomada agora, em breve eles devem ter a contratação da empresa e a emissão de ordem de serviço. O Itaim Paulista, que é o terminal, que seria o terminal de ponta do corredor Itaim Paulista - São Mateus, estão sendo consolidados os estudos e a preparação do edital para fazer projeto e obras também, tá? Ele ainda não teve a licitação lançada, tá? É em relação ao Jardim Miriam, a gente tem uma situação um pouco polêmica em relação a desapropriação do terreno onde ele seria instalado e por isso, ele passou por uma série de estudos para definir uma nova localização para ele. Essa localização ainda não foi, enfim, ela está em fase de definição e assim que essa localização tiver definida, a licitação para projeto e obra deve seguir em sequência. Em relação ao terminal novo São Mateus, a gente tem já uma ordem de serviço, né? Uma empresa contratada com ordem de serviço para fazer a consolidação do básico, elaboração do projeto executivo desde outubro de 2022. A gente deve concluir esse projeto executivo agora entre outubro e novembro, ele já está com o processo de desapropriação em andamento e, em sequência, já deve entrar a licitação para obras do terminal São Mateus, tá? Além dessas metas, a gente tem a meta 48, que é a implantação de 50 km de faixas exclusivas, já foram implantadas até agora, 41 km, o que dá mais ou menos 80, 82% por cento do total dos 50 km, tá? A previsão é de que até o final deste ano, início do próximo ano,

a gente conclua os 50 km, tá? A meta 49 que a gente chama de kit conforto, que é a garantia de que 100% dos ônibus, eles estejam equipados com acesso à internet sem fio, Wi-Fi, tomadas USB e ar-condicionado. Atualmente, a gente tem esses equipamentos simultaneamente instalados em 35% da frota, tá? O principal componente que está segurando isso é um componente embarcado, que é o Wi-Fi e existe a expectativa que no final deste ano, no começo do próximo esse número suba substancialmente por conta do Wi-Fi, tá. USB, Ar-condicionado tem um valor maior, a gente não tem aqui o valor desagregado agora fácil, mas a gente sabe que o principal gargalo aqui tem sido justamente o Wi-Fi, que é um equipamento embarcado que vai sendo instalado conforme os contratos, a gente tem lá a previsão dos contratos de concessão. Muito possivelmente, a ideia é que até 2024, até o final de 2024 todos os ônibus estejam praticamente com todos esses equipamentos instalados, chegando a 100% da frota com Wi-Fi USB e ar-condicionado. A meta 50 trata especificamente da eletrificação da frota, né? Tem uma meta de que pelo menos 20% da frota seja composto por ônibus de matriz limpa, não necessariamente elétrica, mas tem iniciativas, inclusive, um financiamento que a prefeitura está viabilizando agora com banco mundial, com o BIRD BIRD, para financiar essa implantação da frota e existe a previsão que até o final de 2024, 2600 ou mais do que esse número, seja atingido até o final de 2024, tá? Então, há previsão de entrada de mais de 2600 ônibus até 2024, né? Ônibus a bateria, né, ônibus elétricos a bateria é o que se está prevendo até o final de 2024. E por último, a gente tem uma iniciativa que vem a reboque dessa iniciativa, enfim do melhoramento da frota, né? Que é a meta 68, que é redução de poluentes, tá? A última medição que a gente tem aqui de julho, são 3 componentes, inclusive baseado na legislação, né que a gente tem, NOx, óxidos de nitrogênio, material particulado, e CO2. A redução disso, o número de julho apresentou uma redução muito grande, muito substancial, né, que chega a bater praticamente 100% da meta, mas existe é uma certa cautela que a gente precisa ter em relação a esses números, porque os números de julho, normalmente eles apresentam, por conta das férias, da reprogramação de frota por conta da diminuição da demanda que sempre acontece, né? Existe uma sazonalidade que faz com que esses números eles fiquem mais baixos, né? Então eles podem, eles oscilam entre a metade do ano e o final do ano. Está, então a gente pode ter ainda, esses números ainda podem voltar a um patamar inferior, né? A gente acredita que esses números vão se estabilizar, em patamares mais baixos de fato, atingindo 100% da meta. Com a entrada dos ônibus elétricos, que devem começar a entrar em números maiores agora no final do ano, o começo de 2024 tá bom. Gente, era isso, espero não ter demorado demais, a gente fica à disposição.

2:58:46 Dawton Roberto Batista Gaia - Bom, passado a hora, eu vou dar 2 minutos para as perguntas, cada pessoa 2 minutos para a pergunta, por favor. Lucian.

2:59:4 Lucian (CTB) - Oi, boa tarde, não está aqui ainda. Do que foi falado da primeira parte, primeiro, assim, sobre as licitações de 158 e 101 km de ciclovia, nós da CTB a gente já pediu para contribuir com os termos de referência, porque a gente já falou que os critérios têm sido utilizados em projetos são questionáveis. Então a gente quer poder ler o termo de referência, poder fazer contribuições e a gente não quer que como em outros processos passados, que quando as licitações vão para a etapa de contribuição, passado 15 dias e a gente escreve ofício e a gente aponta problemas na licitação e a gente aponta pontos de melhoria, o histórico que acontece é que o texto revisado é exatamente igual ao que foi antes da revisão. Nada do que é colocado é incorporado. Então a gente vai pedir para de novo, vou reforçar, que a gente quer contribuir com os TRs das licitações. Também foi dito que essa soma passa da meta. Mas só da meta medíocre da gestão, porque o que está previsto no plan mob é 1350 km até o fim de 2024. Então tá faltando pelo menos um contrato com 300 km de ciclovia e ciclofaixa para atingir a meta real de 2024. E último ponto é a meta 50 de pelo menos 20% da frota de ônibus ser limpa, isso é claramente um engodo, porque as ações da prefeitura estão indo na direção contrária. Essa semana mesmo, o que o prefeito falou foi que ele vai desativar a nossa frota elétrica, que são os trólebus que a gente tem. Então assim, vocês estão falando uma coisa e indo na direção oposta, então quero questionar isso. Obrigado.

3:0:54 Dawton Roberto Batista Gaia - George.

3:1:0 George Queiroz (Guest) - Opa, vamos lá, vou tentar ser rapidinho aqui. Primeiro, na verdade, eu queria só lamentar umas 2 coisas que eu já falei na outra reunião. Vamos lá.

PARTE II

0:0:1 George Queiroz (Guest) - Primeiro é lamentar, novamente as escalas das ações, especialmente as ações de segurança de trânsito, né? Uma escala de cidade pequena, parece que a cidade está, nós estamos falando de Botucatu ou de Araraquara e não de São Paulo, né, metas de 9, 10 ações, coisas muito pequenas, é, eu queria fazer uma pergunta. Uma das metas, falou em 32 pontos críticos na cidade, de sinistros. Quais são esses 32, na verdade qual é o critério de definição no momento que a gente tem cerca de 800 mortes por ano na cidade, isso se soma a cada ano 32, me parece que a cidade tem muito mais do que 32 pontos críticos, seria muito mais interessante a gente falar em 320 pontos críticos. A CTB tem acompanhado, mandado ofício sobre certos lugares, como por exemplo, a Marquês de São Vicente. Eu queria saber sobre os critérios de definição e quais são esses. A renovação semafórica, eu queria falar de semáforos de ciclistas. Eu conversei recentemente com Dawton, a gente está aqui fazendo a ciclofaixa da corifeu, a gente fez uma proposta, a gente aqui da zona Oeste, de inclusão de semáforos para ciclistas na estrutura e ele falou que existe uma certa dificuldade. Eu queria pontuar que seria muito interessante que esse processo aí de renovação semafórica incluía os semáforos para ciclistas. A outra coisa que eu quero lamentar é justamente como a gente tem se aproximado do último ano de gestão, claramente trabalhando com o calendário eleitoral, ou seja, não é o calendário aqui na parte, por exemplo, de política cicloviária, não foi feita muita coisa até agora. Menos de 10% da meta, ou seja, 90% da meta, tendo que ser concluída nas vésperas das eleições e outra, aí a gente lamenta também, né, a dificuldade com meta ambiental, fiscalização com problemas técnicos, a parte de corredores de ônibus, somente na fase de projeto. Enquanto isso, a fase de asfaltamento de rua para carro passar de vento em poupa quase 2 bilhões de reais sendo gastos a todo vapor na cidade, enquanto metas ambientais de mobilidade, de transporte público e de mobilidade ativa, sempre com dificuldades técnicas, licitação, problemas diversos, burocráticos, que não nos interessam. A gente quer ver as coisas na rua e é isso. Muito obrigado.

0:2:50 Jose Renato Bergo - Alô, Dawton.

0:2:50 Michele Perea Cavinato - Alô, Bergo?

0:2:55 Jose Renato Bergo - Jóia bom, eu acho que assim como eu fiquei por agora, o Lucian e o George falar bastante aí do que eu ia colocar sobre as metas da ciclovia, sobre a linha de transporte elétrico, exatamente isso que eu acho que assim eu uso bastante de vez em quando é o trólebus. Eu queria entender, por que que a prefeitura está querendo trocar, deve ser alguma coisa de contratos, né? E aí eu quero apontar aqui, seu eu puder fazer um comentário que acho que a gente precisa ter mais esforços técnicos. Porque eu acho que assim, a prefeitura, ela está influenciando demais, politicamente, todos os desejos que a população e a transporte ativo tem e a gente está muito aquém de atingir alguma coisa aceitável, né. A gente só está piorando. Acho que assim, eu entendo que existe bons técnicos aí dentro da CET, mas eu acho que vocês estão muito contaminados. É uma reflexão que vocês precisam fazer sobre a questão política. Foi demitido ontem o presidente da CET, porque ele esqueceu do prazo para fazer essa faixa azul, que a gente tem até indicações que a faixa azul foi uma interferência para a Tiradentes não ter o plano inicial de ciclovia no canteiro central. Enfim, tem muita coisa política. Eu acho que vocês têm que fazer reflexões e lutar pelo que vocês acreditam, porque no final da coisa, o ano que vem vai ser uma loucura para fazer, atingir a meta, vocês não vão conseguir e vão ficar com a pecha da pior gestão de mobilidade ativa. É isso que vai acontecer. Essa é a pior gestão. A gente está num período pré ciclovia de 2009, quando os ciclistas morriam. Quando a gente tinha acidentes todos os dias. Vocês vão renascer o movimento bike block nessa cidade, porque a gente conseguiu chegar num nível e a gente está regredindo. Essa é a grande reflexão que fica. Desculpa apontar isso, mas a gente passou aqui um grande tempo discutindo uma coisa que vocês deviam ter feito um vídeo institucional para falar do planejamento de todas as coisas que vocês fazem quando tem evento e acho que isso é bastante interessante. Mas isso é pré 7 da função de vocês. Não precisam ficar expondo isso, façam um vídeo institucional e mostrem isso. A gente está perdendo tempo, estamos perdendo tempo, perdendo oportunidade. Nós estamos na contramão da coisa

mundial de pensar para a mobilidade ativa. Todo dia morre alguém todo dia. Agora a gente vê carros entrando dentro das lojas porque as pessoas estão aí loucas, entendeu? No trânsito, então, resumindo, eu acho que os meus colegas, já falaram sobre tudo que a gente precisa. A gente precisa assim, de boa sinalização, como é o caso da corifeu, não só isso, mas em vários lugares. Asfalto novo, hoje eu passei aqui na Rua Maria Antônia, que é uma rua aqui da Indianópolis, onde tem faculdade, o asfalto ali é ridículo, péssimo, mas vocês resolveram fazer na SP obras ou sei lá quem, na Consolação, que já tem asfalto todo ano, a cada 3 anos fazem asfalto. Aí as ruas que são as ruas necessárias para ter essa é só um exemplo, no Cambuci tá cheio, não tem asfalto porque as subprefeituras não tem critério, o critério é político. Não sejam contaminados com isso tudo que vocês criticaram no passado, vocês estão fazendo. Então técnico, acordem, se rebelarem, não deixe isso acontecer, obrigado aí, desculpa a minha exaltação, mas é que é muito difícil a gente passar pelas ruas e ver tantos problemas acontecendo. Obrigado.

0:7:8 Dawton Roberto Batista Gaia - Senhor Élio.

0:7:11 Michele Perea Cavinato - Dawton, então, acho que a gente pulou o Caíque. Caíque está com a mão levantada faz tempo. Desculpa, Caíque, vamos lá.

0:7:18 CAIQUE ALVES DE SOUZA - Essa eu deixo passar, vamos lá. Primeiro, eu estou extremamente indignado e eu quero deixar aqui e isso bem claro que eu estou indignado com essa questão da substituição do corredor perimetral leste, que atenderia Itaim a São Mateus. Quando a própria meta 47 também estabelece, né, se eu não me engano, é a 47, que fala sobre o terminal do Itaim Paulista, por que que vocês não inverteram a sequência? Começa pelo Itaim e vem voltando. Porque eu entendo, tem monotrilho, tem as obras do monotrilho, faz parte. Só que a maior demanda de linha de ônibus municipal da área 3 e 4 são justamente a 3064, que liga Tiradentes a estação guaianazes, que era que seria beneficiado pelo corredor e não ia atrapalhar o monotrilho, e também aquela linha do hospital Itaim, que agora está lá no Jardim das Oliveiras, que vai pra Guaianazes. Ou seja, as 2 principais linhas de periferia do Fundão, que se beneficiariam do corredor, ficaram sem o corredor para beneficiar uma região que já tem estrutura. Eu não estou dizendo que não é necessário, mas comparado as estruturas que você tem na região norte, sul para o extremo leste, é inacreditável que você vai novamente jogar a cidade Tiradentes novamente, guaianazes, Itaim Paulista, toda essa região para segundo plano, pelo amor de Deus, estão gastando dinheiro horrores fazendo recapeamento de vias e isso e aquilo. E o transporte público mais uma vez jogado para o último plano. A região que mais carece e que está crescendo por conta desse plano desordenado de habitação para todo lado, vai ficar por aí, vai ficar em segundo plano novamente. É estarrecedor você ver mais uma vez essa administração, a prefeitura continuar com essa exclusão da periferia. Se não é por ciclovia que não é feita, agora é corredor de ônibus. É de lamentar. É só pra deixar isso que está difícil.

0:9:26 Dawton Roberto Batista Gaia - Bom gente, acho que podemos responder essas questões depois nós continuamos com as perguntas, na verdade, essa pauta era só um informe, virou uma pauta, né?

É, mas vamos responder.

Lucas e João. Quem começa?

0:9:48 Luccas Bernacchio Gissoni - Posso começar do Dawton?

0:9:49 Dawton Roberto Batista Gaia - Pode começar a falar.

0:9:51 Luccas Bernacchio Gissoni - Eu quero agradecer as intervenções muito qualificadas, né? Eu acho que teve várias sugestões aqui para a gente levar em consideração, a única coisa que acho que cabe eu comentar é em relação ao comentário do George, sobre as travessias elevadas e as lombos faixas, né? Eu estou aqui compartilhando TR. Na verdade, havia um erro de digitação, tá, George, que estava 32, na verdade, é 35, né, acho. Na verdade, são 65 cruzamentos elevados. Estava 32, são 62. Se você quiser depois dá pra olhar cada um. Esses são os cruzamentos elevados. Lombofaixas, ali, na verdade, tá sem o número, né? Então, estava 32, na verdade são 62 cruzamentos elevados, mais lombos faixas que são 165, tá? Então, esse primeiro

anexo A aqui é a relação de lombofaixas e depois é o anexo B, relação de cruzamentos elevados, tá bom? 165 e 62. Era isso.

0:10:59 George Queiroz (Guest) - Se vocês puderem disponibilizar esse documento, a gente agradece.

0:11:1 Luccas Bernacchio Gissoni - Beleza.

0:11:07 Dawton Roberto Batista Gaia - Vai ser colocado na nossa pauta.

0:11:08 George Queiroz (Guest) - Obrigado.

0:11:11 Dawton Roberto Batista Gaia - João.

0:11:16 Joao Bonett Neto - Oi gente, da mesma forma que o Lucas, a gente agradece, as contribuições são extremamente valiosas. Sempre para a gente a participação de vocês, a gente sempre leva isso muito em consideração aqui, tanto toda nossa parte técnica aqui, né? Só comentar muito rapidamente as observações do Lucian e do José Renato sobre a questão da frota de ônibus limpa, né? São 200 ônibus, 200 trólebus que hoje a gente tem em operação no sistema e existia a previsão, né, o projeto é de que entre mais 2600 ônibus, especificamente a bateria, ônibus elétricos a bateria deve entrar no sistema até 2024. Sobre o que o George comentou, é de fato, os corredores, eles estão, praticamente todos eles, com exceção do Itaquera 1, eles estão finalizando o projeto. Estão em fase final de projeto executivo e eles devem entrar em licitação de obras o mais rápido possível, né? Então, existe um esforço de que seja finalizado o mais breve possível os projetos executivos para que a gente possa licitar logo as obras dos corredores, né? Sobre a manifestação do Caíque, a gente entende também, Caíque, é super importante. É uma das infraestruturas mais importantes que a gente tem hoje, que tinha no programa de metas, né, o corredor Itaim Paulista a São Mateus. Ele não era um corredor que estava sendo desenvolvido o projeto e as obras, né. As estações não estavam sendo tocadas pela SMT - setran. E quando foi anunciado que ele não comporia mais o programa de metas, a gente procurou fazer um esforço junto com SMT, com a, com a Siurbi, com SP trans de que ele fosse mantido como prioritário, enfim, para talvez para o próximo programa de metas. Inclusive a SP Trans recomendou que o terminal fosse mantido como parte do programa de metas, porque existe essa expectativa de que o corredor possa compor o planejamento, enfim, de curto, médio prazo. Era isso, gente. A gente agradece as contribuições.

0:13:35 Antônio Matias Ceará - Posso fazer uma pergunta ao João?

0:13:36 Michele Perea Cavinato - Claro.

0:13:39 Antônio Matias Ceará - João, aqui, é claro, todo mundo sabe que eu sou do MDB, sou da executiva estadual e nacional do MDB, eu fico às vezes ouvindo críticas à gestão Ricardo Nunes, por falta de entendimento que vocês que estão com a caneta na mão para desempenhar as obras que vai servir a contribuição que vai contribuir aos contribuintes da cidade de São Paulo, fica pendente de quê? Qual que é a maior dificuldade para vocês fazer com que o viário de São Paulo possa seguir as normas que são financiadas pelo banco mundial, são financiadas pelo poder público com dinheiro público e não é servido à população de São Paulo. Você viu o que o rapaz falou aí, sobre o recapeamento. É a única a gestão de todos os tempos que mais recapeou e está recapeando asfalto em São Paulo porque o Ricardo está andando na rua. Só que aí, o rapaz falou aí que o presidente da CET foi demitido, você sabe que eu já falei, com Lula, falei com aquele desgraçado que estava lá, que fugiu do Brasil, voltou agora, com Lula, já falei agora desse outro mandato 3 vezes, Geraldo Alckmin, 4 vezes. E nunca falei com esse presidente da CET para regularizar algumas pendências da CET. Por isso que ele foi mandado embora. E a gente que está do MDB, defendendo uma gestão e vocês que são funcionários públicos, tem que anotar tudo isso e fazer a prestação de conta a esses contribuintes que estão aqui no conselho. É eles que dão opinião, eles que pagam a conta, eles que precisam de corredores, eles precisam de ônibus. Não vir esses comentários dizer que vai tirar o ônibus elétrico. Ora bola, eu sou do setor de transporte e mobilidade e não sou comunicado, está de brincadeira. Desculpa o meu desabafo

aqui a todos, mas isso pra mim é uma falta de respeito e responsabilidade ao contribuinte da cidade. São Paulo é uma gestão que está aí, transparente, mostrando tudo, demitindo, cortando na própria carne para mostrar para a população de São Paulo que vai ter mudança. Está tendo mudança, mas isso não chega. O que que vai tirar do corredor lá da zona leste? Aquele pessoal sofrido que já está há anos e anos na mesma demanda, a mesma burocracia que não desata esse nó. Dawton, vamos chamar o prefeito Ricardo Nunes na próxima reunião, já coloca em pauta aqui para participar com a gente e trazer todos esses responsáveis pelas obras, pelos corredores, para o viário para esclarecer isso para a população de São Paulo, que é doído, meu povo. Ver o trabalho sendo feito, sendo travado por burocracia interna. Estamos no século 21. Hoje, a população de São Paulo tem e deve ter sempre o respeito do poder público que é usado o dinheiro público na ciclofaixa, é no corretor, é na troca de ônibus, porque o ônibus é financiado por nós. Então nós exigimos isso. Nós compramos isso e eu vou levar esse ponto para o prefeito, hoje mesmo, porque é difícil quando a pessoa tem a responsabilidade de executar a obra e vem aqui porque já foi convocado 40, 50 vezes para vir aqui dar esclarecimento. Aí eu vejo os companheiros da ciclofaixa, implorando, não tem que implorar não, tem que pedir, tem que executar. É sobrevivência, é vida. É contribuir com o verde, é contribuir com o meio ambiente, é contribuir com a vida do ser humano de São Paulo. Desculpe o desabafo Dawton, encerro por aqui. Porque eu aceito crítica, cara, mas não critica quando eu vejo que está sendo feito e que o problema está interno entre nós, eles têm razão. Eles podem cobrar, pode reivindicar, pode mandar mensagem para mim que chega ao prefeito, viu? Vocês têm meu telefone, tem meu e-mail, o que você reivindica de mim, chega ao Ricardo Nunes, em tempo real, porque eu não gosto de dizer o que eu sou, mas eu sou atento a todas gestões. Obrigado.

0:17:44 Dawton Roberto Batista Gaia - Obrigado, vocês. Bom, acho que é rapidinho aqui.

0:17:54 Lucian (CTB) - Faltou falar das licitações da ciclofaixa, Dawton.

0:17:59 Dawton Roberto Batista Gaia - A licitação da ciclofaixa bom, a licitação é o seguinte, nós estamos no finalzinho, elaborando o edital. O edital vai para a rua, para ter as contribuições, é esse o processo. É procedimento. Deve estar concluindo esta semana, deve estar concluindo o edital. Me garantiram que até quarta-feira eu teria o Edital na mão para poder fazer a avaliação final e colocada na rua, e a partir daí vocês vão ter a oportunidade de fazer contribuições e sim, a medida da possibilidade, da necessidade, nós vamos colocar, nós vamos incluir sim todas as contribuições de vocês. Então o processo é esse e nós estamos lutando muito por isso. Acho que precisa ficar muito claro, né, que existe um plano de metas, o plano de metas está sendo, nós estamos buscando para poder implantar e atender todas as metas. É um desafio. Desafio é grande porque implantou parte da meta e falta um grande parte da meta que foi implantado, mas em nenhum momento nós estamos dizendo que nós não vamos atender a meta. Nós vamos atender a meta sim. Estamos batalhando e lutando muito para isso, para poder atender a meta. Então é este eu acho que parou a gravação.. Nós vamos atender a meta pelo menos todos os esforços do poder público e falar, especialmente aqui, da Secretaria de transportes, de mobilidade e trânsito, com certeza nós vamos buscar essas metas e, se possível, nós vamos colocar mais um 100 km no caso da rede cicloviária que a gente está propondo. Então, este 158 km, se tudo der certo, o que a gente estava está programando, quarta-feira a gente tem na mão, vocês vão poder estar com as contribuições com relação ao restante da meta nós estamos batalhando, nós estamos tratando e trabalhando bastante para que ela seja concluída. Nós vamos concluir essa meta. Eu não tenho dúvida que nós vamos concluir. Acho que é pensar em mobilidade como o Bergo falou, nós pensamos o tempo inteiro em mobilidade. O que nós pensamos aqui, mobilidade ativa, mobilidade em todos os sentidos. Em nenhum momento saiu do nosso foco a questão da mobilidade. Este grupo, esta Secretaria, ela está debruçada sobre todos os problemas que têm que ser sendo colocado. Esta Câmara temática, ela é um local, ela realmente, esses assuntos que se colocam aqui a serem refletidos e debatidos, nós estamos sempre levando em consideração todas as contribuições de vocês nas câmaras temáticas ou através de ofício. Nós estamos sempre atendendo à medida do possível e quando necessário. Então, se tem um compromisso que existe aqui com relação a esse processo democrático, com relação a Câmara temática, nós estamos buscando, atender todos esses pedidos que vocês estão fazendo. Acho que é isso. Quanto a função do semáforo que o George tinha colocado, George, nós estamos sim, é. É, é buscando

alternativas para poder resolver o problema do semáforo lá, que eu, no caso da corifeu, para poder atender, sim, a necessidade do semáforo do ciclista. É isso? Acho que falta o...

0:21:39 George Queiroz (Guest) - Dawton questão de ordem, Eu pedalei, então eu já pedalei lá, viu? É sério, é real? Viu? A gente olhou no projeto, te mostrou, por favor, peço a atenção mesmo porque é perigoso mesmo, obrigado.

0:21:54 Dawton Roberto Batista Gaia - Estamos totalmente voltados a todos esses pedidos e mais importante, né, e aí é apenas uma fala, que estamos sim buscando implantar ciclofaixas melhores do que já foram implantados, esse é o objetivo, é melhorar tudo o que tem aí para conquistar um espaço no leito viário, com todos os modais que existem hoje, que estão sendo planejados pela prefeitura e melhorar tudo o que existe. Senhor Élio, por favor e depois a Sandra. Se não, não acaba a reunião.

0:22:42 Elio (Convidado) - Boa tarde, pessoal, sobre os índices de poluição, a questão é se a SP trans controla o abastecimento de uréia ou ala 32, nos motores euro 5. Essa é uma dúvida. Com relação a troca dos ônibus, a questão da troca dos ônibus, na periferia é, esperamos que. Haja troca por ônibus de piso baixo e não manter piso alto, principalmente agora que tem a oferta do ônibus OF da eletra. Porque a periferia tem que aguentar um ônibus de piso alto que é inseguro, além das dificuldades para subir e descer do ônibus. A outra é questão dos elétricos. Pelo sistema de bateria, quando nós sabemos que o custo só da bateria, é 60% do custo do veículo. Sem considerar a poluição decorrente da bateria para produzir e depois para se desfazer dela, então precisaria pensar no sistema de trânsito que resolvesse o problema de

0:24:26 Dawton Roberto Batista Gaia - Sandra.

0:24:29 Sandra Ramalhos (Convidado) - Bom, estamos aqui, nos informe nos como é que é nos desabafos, né? Eu vou desabafar também está bom.

0:24:37 Dawton Roberto Batista Gaia - Seja breve, só isso.

0:24:39 Sandra Ramalhos (Convidado) - É, nós estávamos com uma audiência pública marcada para amanhã e por vontade do governo, por solicitação do governo, ela Foi adiada. Então era uma audiência pública para falarmos sobre o serviço atende. Tínhamos mais de 100 pessoas para levar lá com o serviço atende para levar lá e o secretário Levi e o Milton leite pediram, solicitaram que ela fosse adiada. Então, não é fácil a nossa vida já é complicada, mobilizar as pessoas com deficiência é mais difícil ainda. Então fica bem difícil tudo isso. A minhas falas estavam meio contempladas por tudo que falaram. George, que falou aí também, senhor Élio que falou do ônibus de piso baixo. Eu acho que a gente tinha metas, né? Em relação à Acessibilidade, a melhoria dos ônibus e tudo mais. Eu não ouvi nada sobre isso, sobre essas metas, como é que estão. Dinheiro entrando, fundo Internacional, isso e aquilo e a gente não vê os ônibus, sendo comprados ou mostrados ou discutindo quais que vão ser utilizados. E realmente isso me assusta bastante, então, o meu amigo aí do taxi que agora esqueci o nome Antônio, eu não consigo pensar como você sabe, infelizmente, eu não consigo. Para mim essa gestão do Ricardo Nunes está sendo uma tragédia. Sabe o que a gente precisava de muita coisa e ele simplesmente se omite. É uma omissão. Então, como eu falei ontem, ele é omissor, completamente omissor, e eu acho que muita gente aqui da gestão que trabalha com ele deve se sentir assim, bem frustrado também, por não conseguir fazer muita coisa. Tá? Isso aí, falou. Acho que o Dawton caiu. Ele não queria me ouvir.

0:26:58 Dawton Roberto Batista Gaia – Não, estou aqui. O que é isso.

0:27:00 Sandra Ramalhos (Convidado) - Não vi você mais.

0:27:07 Dawton Roberto Batista Gaia - Começa a ficar fraco, se a gente não desliga a Câmera e os microfones. Ele termina falando. João, você quer falar alguma coisa?

0:27:18 Joao Bonett Neto – Não, Dawton, só queria reforçar a sua fala, né? E reforçar o que o Lucas falou, que a gente já falou é que todas as contribuições que vem da sociedade. Elas são

extremamente importantes para a gente, não só como subsídio de política pública, né? Eu acho que é um grande desafio aqui da Câmara temática é transformar essas contribuições em política pública de fato, mas também tem um lado muito positivo, que é o fortalecimento técnico, né? Enfim, as intervenções das contribuições de vocês, fortalecem, da sociedade, né? A gente está falando, fortalece a atuação técnica da prefeitura, né? Então, nesse sentido a gente sempre recebe isso, muito bem. Todas as contribuições sobre o que o senhor Élio e a Sandra comentaram sobre a frota de ônibus, né? A gente não tem detalhes específicos aqui, da engenharia dos motores. Nesse detalhe específico que o senhor Élio comentou, é, mas é praticamente toda a frota de ônibus. Hoje ela já é composta por motores euro 5, e é essas questões das melhorias dos ônibus que vão vim junto com a frota de ônibus, né? Com a frota de ônibus elétricos que está sendo estudada junto com o banco mundial. Ela inclui, sim, essa preocupação muito grande com a questão das baterias, né? Inclusive no sentido de baratear o custo delas, mas principalmente, de como gerenciar elas como um potencial risco ambiental, né? Então, existe uma preocupação que vem do próprio financiador. Existe uma preocupação muito grande da prefeitura e da SP trans em como lidar com isso e como fazer com que essa oportunidade, que a gente vai ter agora, com essa entrada dos novos ônibus na frota, elas também não sejam só uma melhoria do ponto de vista ambiental. Claro que isso, por si só, é muito importante, mas que a gente possa melhorar a frota no sentido de tornar ela mais acessível e mais, enfim, que possa, de fato, ser uma melhoria de frota, não apenas uma melhoria de engenharia e um de motor de questões ambientais, né? Eu acho que vai ser uma oportunidade muito grande que a gente vai ter para melhorar a frota em todos esses sentidos que a gente vem discutindo aqui, no conselho e a gente espera poder levar isso e usar essas informações, essas contribuições, como uma forma de fortalecer esse argumento, né? De argumentar a favor dessa melhoria. Era isso, gente.

0:29:58 Dawton Roberto Batista Gaia - Bom gente, a próxima pausa aqui seria a questão, seria um informe, né? Bom, estou participando com o Pedro, nesse convênio que foi feito com a USP, nós avançamos mais um pouquinho, não é? Nós estamos numa fase final do projeto piloto. Neste momento, a proposta está no jurídico. O jurídico está fazendo uma análise é a última reunião que nós fizemos com SP trans e com a USP envolvendo a USP, né? Tem um item específico lá que nós temos que tratar e está passando pelo jurídico, né? Mas avançamos mais um pouquinho. Quer dizer, tem a questão do valor do 152 mil reais aí para poder fazer o trabalho do que o projeto piloto, no que a gente tá que está sendo desenvolvido, isso já está resolvido. Então é apenas um detalhe jurídico que está sendo analisado aqui para a gente poder dar o encaminhamento. A ideia, é cumprir o cronograma a partir de dia primeiro de setembro, colocar o projeto piloto na rua, é isso. É, Lucian...

0:31:28 Lucian (CTB) - Oi, muito legal saber que vai sair o projeto piloto. Espero que saia pelo projeto piloto, não é? Queria aproveitar, já que você falou do dinheiro, aproveitar que a gente está em vias da PLOA né, pedir que a prefeitura garanta que na lei orçamentária para o ano que vem tem uma rubrica, para o bike SP, já está previsto pra gente não ter que fazer remanejamentos futuros? E também questionar, aproveitar para fazer essa interpretação jurídica aí, do que eu tinha entendido anteriormente, o pagamento do bikes SP, ia ser feito em créditos no bilhete único e eu queria reforçar que não faz quase nenhum sentido a gente querer incentivar as pessoas a andarem de bicicleta pagando em passagens de ônibus. Essa remuneração tem que ser feito em dinheiro, da mesma forma que quando surgiu a nota fiscal Paulista. Ainda que eu não tenha surgido em dinheiro, mas pelo menos dava para pagar os impostos municipais. Aí depois ela virou possibilidade de saque. Mas se você for simplesmente colocar crédito no bilhete único, ele é inútil para essa pessoa que em teoria você converteu para andar de bicicleta. Ela deixa de usar ônibus, por causa disso. Então eu queria que vocês fizessem nessa avaliação, aproveitassem e fizessem essa mudança, essa perspectiva de mudar a forma de pagamento, porque se não ela não faz sentido. E aí o próprio projeto piloto, não vai verificar nada porque não vai estar comparando se pagar alguém, incentivo ou não, porque você não está pagando ele em dinheiro, você está pagando ele em passagem de ônibus que tem tanta utilidade quanto dinheiro do banco imobiliário. Se essa pessoa não pode usar para outras coisas.

0:33:12 Dawton Roberto Batista Gaia - Bom, eu entendi. Preciso ter um retorno do jurídico. Gostaria que fosse simples, do jeito que você colocou. Não é tão simples assim, não, mas, de qualquer forma, enquanto não tiver o retorno do jurídico, eu não posso nem encaminhamento a esse assunto que você está colocando, mas eu posso levar assim a proposta que você está colocando. Bom, tem mais um informe. Um informe que é o João. Que é a criação da Câmara técnica de usuários de transporte coletivo.

0:33:46 Joao Bonett Neto - Sim, Dawton, sendo bem objetivo aqui, pessoal, é esse foi um assunto que foi encaminhado aqui internamente, né? Em decisão conjunta com o gabinete do Cetran e com a direção de SP trans e com os técnicos, né, específicos aqui da gente, né, que acompanha o conselho, avaliou-se que no momento, toda discussão envolvendo o transporte coletivo, ela deve ser concentrada aqui, nas reuniões do conselho do CMTT. Tá? Então é assim. Nesse sentido, deliberou-se que a Câmara temática por hora, né? Ela não deve ser... a instalação da Câmara não deve ocorrer, não é? Então, é esse é o retorno que a gente tem, pessoal.

0:34:37 Sandra Ramalhos (Convidado) - Espera aí. Como é que é? Não, não entendi. Eu não entendi.

0:34:46 Joao Bonett Neto - Que a gente fez as reuniões aqui, Sandra, e o que ficou decidido aqui, junto com a direção, né, com o gabinete, com a direção da SP trans, é que a Câmara temática ela, no momento não existe viabilidade para ela, tá? Então, todos os assuntos, todos os assuntos, a orientação.

0:35:08 Sandra Ramalhos (Convidado) - Desculpa, João, mas o que que é ser viável?

0:35:12 Joao Bonett Neto - A orientação que a gente teve, Sandra, foi que todos os assuntos. Tudo isso deve ser encaminhado e tratado diretamente aqui no CMTT. Então a gente se compromete, de fato, a tratar todos os assuntos dentro do CMTT. Existe então uma decisão de fato, que é negativa, no sentido de instalar agora a Câmara temática, né? Essa é a decisão que foi tomada assim que a gente está repassando aqui, né?

0:35:42 Sandra Ramalhos (Convidado) - Então a gente pode entender que o CMTT, aqui é o plenário do CMTT, é uma Câmara temática do ônibus.

0:35:52 Joao Bonett Neto - É que todos os assuntos têm que ser tratados aqui. A gente tem que concentrar aqui no CMTT como a gente tem feito, né? Essa é a orientação.

0:35:58 Sandra Ramalhos (Convidado) - Nessa confusão que vocês fizeram, vocês discutiram isso com a gente? Não. Simplesmente vocês resolveram isso com o secretário e com as autoridades é isso? Deve estar aí no meio Levi, né?

0:36:13 Michele Perea Cavinato - Sandra, calma, vamos manter aqui.

0:36:18 Sandra Ramalhos (Convidado) - Não. Tá. Desculpa, mas pô, ele já cancelou a audiência e agora faz isso, meu. Sabe, não é legal, isso, não é legal. Sabe, é daí é que eu falo. Essa gestão é uma traição com a população. Essa gestão é uma traição com a população.

0:36:39 Michele Perea Cavinato - Sandra, é uma decisão, por hora. Essa Câmara não vai acontecer.

0:36:42 Sandra Ramalhos (Convidado) - Não é por hora, Michelle, você sabe disso. Isso aí vai ser enrolado com a barriga, como enrolaram até agora, desde quando que ele foi prometido a mais de anos. E vem rolando com a barriga para dizer que agora não é viável, à pelo amor de Deus, tá bom, já está todos os anos, já estou fechando.

0:37:00 Dawton Roberto Batista Gaia - Só um minutinho. Os assuntos vão continuar sendo tratados aqui. É isso, simplesmente, isso. Eles não vão deixar de ser tratados.

0:37:12 Joao Bonett Neto - É isso Dawton. Só reiterar isso aí que você está falando, não é? A orientação é que todos os assuntos eles sejam encaminhados para a pauta e que sejam atendidos e tratados aqui nas reuniões do conselho, né? Não é que os assuntos não devem ser tratados, essa enfim, é a decisão.

0:37:35 Dawton Roberto Batista Gaia - Então quer dizer, a pauta pode ser trazida aqui, nós vamos continuar tratando, é isso? E neste momento, tá, Sandra. Neste momento. Isso não significa que futuramente não se crie essa pauta, essa Câmara específica do transporte coletivo. Senhor Élio.

0:38:01 Elio (Convidado) - Sobre esse assunto, é atender uma lei, de 2001, que é a mesma lei que criou a SP trans. Então, é uma questão legal que deveria ser respeitado. E não é só centralizada na CMTT, é descentralizada nas 32 subprefeituras para tratar de assuntos locais, também, né? E a outra é de que, uma decisão que foi tomada por um secretário anterior está sendo desrespeitada, né? Eu acho que isso deveria ser observado e não passar por cima. Era isso. Obrigado.

0:39:4 Dawton Roberto Batista Gaia - Muito obrigado aí pela contribuição hoje, continuando aqui. Não sei se alguém mais quer falar alguma coisa sobre isso. Esse assunto, o Rogério.

0:39:12 Michele Perea Cavinato - Isso.

0:39:16 Rogerio Viduedo (Convidado) - Assim, eu não entendi o por que que não é viável, é não viável, para quem? Porque se existe dos táxis, existe a pé, existe bicicleta, existe todo mundo se dedica para sentar uma vez por mês para resolver problemas mais detalhados, né? Porque o CMTT não dá para resolver problemas detalhados. Por que que o do transporte ônibus que é 30% de deslocamento não pode ter uma Câmara temática, qual que, por que que não é viável? É isso que eu queria saber, consegue me explicar?

0:40:00 Joao Bonett Neto - Na verdade, assim, talvez a palavra viável...

0:40:8 Rogerio Viduedo (Convidado) - O secretário não está em uma reunião aqui, ele podia ele explicar isso, não é? Ele poderia ser uma pessoa a explicar ... porque o João, né?

0:40:14 Michele Perea Cavinato - O secretário, ele teve um, então ele saiu agora a pouco, não foi? Ele saiu agora a pouco. Ele acompanhou a reunião inteira.

0:40:21 Rogerio Viduedo (Convidado) - Não, é inteira quando acaba.

0:40:25 Dawton Roberto Batista Gaia - Vamos, né? A isso também, eu acho, não, não é bom porque a nossa reunião era estava marcado para terminar às 12:00. O secretário tem compromisso, tem vários compromissos. Então ele saiu porque tinha outros compromissos, é isso? Não vamos entrar nessa, não vamos entrar.

0:40:42 Sandra Ramalhos (Convidado) - Dawton, eu também tinha. Eu também tinha priorizei.

0:40:46 George Queiroz (Guest) - Todo mundo tem.

0:40:55 Sandra Ramalhos (Convidado) - Todo mundo tinha, não prioriza a população, não prioriza o conselho, não prioriza nada.

0:40:58 Rogerio Viduedo (Convidado) - Mas eu queria só a resposta aí.

0:41:00 Rogerio Viduedo (Convidado) - Deixa ele responder pelo menos isso, Sandra.

0:41:5 Joao Bonett Neto - Então, gente, é assim, existe uma preocupação, com alocação do corpo técnico aqui para fazer acompanhamento, análise, a interlocução e o encaminhamento dessas questões nessas reuniões que vão intercalar com a do CMTT, né? Então, existe essa preocupação, existe também o entendimento de que todos esses pontos, tudo que tem sido encaminhado, relativo a transporte coletivo. Ele pode ser e ele deve ser segundo entendimento

aqui do gabinete, do gabinete de cetran e da direção da SP trans. Ele pode e deve ser encaminhado aqui nos CMTT, nas reuniões dos CMTT, né? A gente se compromete a tratar essas pautas e sempre receber elas, como tem sido até então? Tá? Então esse é o ponto que o pessoal colocou. E é essa decisão que a gente tá repassando aqui?

0:42:15 Rogerio Viduedo (Convidado) - Não tem gente pra acompanhar, é isso? Não é viável porque não tem gente para acompanhar.

0:42:16 Joao Bonett Neto - A preocupação é com alocação do pessoal, sim, de fato. A gente tem uma equipe técnica pequena para acompanhar as câmaras temáticas e também somado a isso, entendimento que já existe o espaço aqui nos CMTT para todas as pautas, né? Para o atendimento de todas essas pautas de transporte coletivo. Então é isso, né? Então a gente pode tratar aqui todos os encaminhamentos que forem trazidos aqui para o CMTT, esse é o ponto.

0:42:55 George Queiroz (Guest) – Então, nós vamos ter que fazer reunião até às 5 da tarde nas próximas, fazer em dois horários, porque é muita coisa. Porque sempre é pouco. Então vamos fazer em 2 períodos, porque para, almoça, depois volta e ficamos até 5 da tarde, porque a gente sai correndo, sempre tem pauta que cai. O CMTT é insuficiente. A gente sabe, isso é claro, está aqui, claro. São quase 1 hora da tarde, o secretário vai embora porque tem compromisso, ele tem compromisso com essa reunião aqui. Mas vamos que vamos.

0:43:19 Sandra Ramalhoso (Convidado) - Fecha as outras Câmaras, fecha as outras Câmaras também trás tudo para cá, ele faz um seminário todo mês. Se não vale a pena ter dar SP trans? Então, fechou as outras também. E aí a gente discute tudo nessa aqui num dia só.

0:43:35 Rogerio Viduedo (Convidado) - Simpósio.

0:43:41 Dawton Roberto Batista Gaia - Não, gente, vamos, vamos, vamos voltar à nossa realidade aqui. O que nós estamos dizendo é o seguinte, todas as pautas que foram trazidas aqui com relação ao transporte coletivo, nós estamos tratando, quer dizer, não é que não está sendo dada prioridade aos assuntos. Está sendo dada prioridade dos assuntos, traz a pauta e nós tratamos aqui as pautas. É isso, então eu não vejo nenhuma dificuldade com relação a isso que a gente está sendo que está sendo feito hoje. Tudo bem, nós estamos pensando em fazer Câmara temática específica do transporte coletivo, não significa que nós não vamos fazer. Significa que nesse momento nós não podemos fazer, nós não conseguimos fazer, é isso que nós temos que encarar e não se trata do secretário, não adianta ficar falando que o secretário é isso ou secretária aquilo, o que que nós estamos dizendo é o seguinte, os assuntos que foram trazidos com relação ao transporte coletivo e colocar na pauta nós vamos tratar e vamos dar prioridade a eles também. Aí como como é dado em todos os outros. Nós não deixamos de fazer, de dar resposta nenhuma das solicitações que são feitas. É isso. Bom, senhor Élio, Viduedo..

0:44:56 Michele Perea Cavinato – Senhor Élio, Viduedo, eles vão repetir, vão falar de novo ou já falaram?

0:45:02 CAIQUE ALVES DE SOUZA - Eu ainda não falei, não.

0:45:04 Michele Perea Cavinato – Caique, vamos lá.

0:45:06 CAIQUE ALVES DE SOUZA – Tá, só pra deixar é que assim é muito complicado, essa questão do compromisso, né? Eu acho que assim cada conselheiro que foi eleito aqui para estar no CMTT teve um compromisso com a população e a gente tem esse compromisso de também passar isso para a população. Então, quando a gente vem aqui fala, externa o que a gente precisa e o secretário não está ou qualquer outra pessoa, é um desrespeito a nós. A Câmara do transporte coletivo. A mesma coisa é um desrespeito, porque, pode falar que está sendo tratado, se tivesse sendo tratado, não é toda a reunião que eu estou trazendo, toda a reunião que eu venho trazer a questão do ônibus noturno. Toda vez que eu venho falar sobre as partes dos ônibus da periferia no fim de semana, então não é questão de há vamos tratar esta sendo tratado, porque não funciona assim? Não, CMTT ele precisa dessa Câmara também, né? A Sandra colocou acessibilidade, a gente tem que também debater Acessibilidade no ônibus, porque não a

Câmara temática do transporte coletivo também pode tratar também sobre isso, sabe, priorizar as coisas, tudo o que envolve SP trans, tudo o que envolve ônibus é sempre turbulento, né? Não pode, não é prioridade. Sempre há uma desculpa, por que que não se quer discutir transporte público, o ônibus em São Paulo, por que que sempre é essa dificuldade? Sempre quando a gente pede os dados, os dados vêm assim, como se não fosse nada, só para dar um cala boca para o CMTT. É por isso que a gente está pedindo a Câmara, essa Câmara temática específica para debater essas assuntos, porque eles são de Extrema relevância. A gente passou por uma licitação de ônibus agora que não foi implantada e a gente quer discutir isso no CMTT. Mas o CMTT também tem outras pautas extremamente relevantes e o transporte coletivo também é relevante, mas ele é sempre jogado por segundo plano. Gente é nessas coisas que a gente olha para administração e fala aqui está Ricardo Nunes faz questão de ser contra o transporte coletivo, ser contra a população e quem sofre? O contribuinte, sobretudo o mais periférico. Por isso que eu repudio de ter essa questão. Eu preciso deixar isso claro, para não aceitarmos qualquer coisa ou falar só assim a não, não precisa, gente precisa sim da Câmara do transporte coletivo. A gente precisa debater transporte coletivo com seriedade e não com essa questão de vamos tratar, vamos tratar então cadê minha rede noturna? Cadê as partidas? Não está sendo tratado, por isso que a gente está aqui falando mais uma vez, até vai bater 1 hora da tarde, secretário não está, mas eu tenho um compromisso com cada pessoa que votou em mim como conselheiro, pela região leste e tô brigando pela região leste. É para deixar claro que eu não aceito que o corredor da zona leste seja excluído, o Perimetral, que eu não aceito que a gente vá reclamar de rede noturna e ela não volte. E vir com essa respotinha de falar que não é necessário, não é importante, por favor, isso é inaceitável, final dessa gestão. É inaceitável.

0:48:31 Dawton Roberto Batista Gaia - Bom, Aline.

0:48:34 Aline Pellegrini Matheus - Olha, a gente precisa tanto dessa Câmara temática que a gente tem visto aí a gente tem acompanhado a quantidade de atropelamentos que a gente tem visto, tanto de pedestres, quanto de ciclistas. A gente tem visto as estatísticas só no primeiro semestre foram mais de 50 casos de atropelamentos, tanto de pedestres quanto de ciclistas. Tá? A gente precisa de respostas disso. Em várias reuniões o pessoal da SP trans se quer aparece aqui, a gente tem demandado coisas da SP trans e aí só quando eles são provocados muito que eles aparecem nas reuniões, então assim, quando que a gente vai ter respostas nas reuniões? A gente não consegue muitas respostas. Hoje mesmo a gente pediu essa coisa dos grandes eventos para ter respostas da SP trans. E aí vocês vem com uma apresentação genérica, como Caíque falou no começo da como o Leandro falou quando da apresentação. Então assim a gente fica com coisas vazias nas reuniões, quando a gente precisava de resposta da SP trans e a gente fica sempre nessa redundância, nas reuniões. Então assim, a gente precisa de respostas de coisas rápidas e aí as reuniões nossas aqui na CMTT não rendem, a gente não consegue avançar com vários assuntos. Se tivesse uma Câmara temática específica para isso, os assuntos avançariam mais para as contribuições da sociedade civil serem verdadeiramente efetivas, se não, a gente fica aqui em só num cachorro correndo atrás do rabo e aí não resolvem as coisas, é isso? Por isso que a gente precisa de uma Câmara temática.

0:50:11 Sandra Ramalho (Convidado) - Tenho pena de você, João. Tenho pena de você.

0:50:15 Michele Perea Cavinato - Aline só complementando, setran e SP trans participam de todas as reuniões, estão presentes em todas. Tanto as Câmaras temáticas quanto ordinária do CMTT.

0:50:26 Aline Pellegrini Matheus - Então eles não prestam atenção no que a gente fala, porque de uma reunião para outra, eles não anotam as coisas que a gente precisa para trazer para a próxima reunião, o que a gente demanda. Então é isso.

0:50:41 Dawton Roberto Batista Gaia - Bom gente, já temos aí a resposta, né? Que foi dada. Verificar se isso vai ser modificado e quando vai ser modificado, né? Vamos lá, tem mais um informe, informação do grupo técnico para tratar de assuntos referentes a resolução do Contran.

0:51:19 Michele Perea Cavinato - Pelo avanço do horário, a resposta já foi até no corpo do e-mail esse. Nós não podemos já passar para o encerramento para aprovação da ata. Se alguém tem alguma coisa contra a ata que foi encaminhada junto ao convite, se você permitir que você.

0:51:36 Dawton Roberto Batista Gaia - Claro, não, sem problema nenhum.

0:51:40 Rogerio Viduedo (Convidado) - A eu sou contra, eu quero ouvir tudo sim.

0:51:44 Dawton Roberto Batista Gaia - Não. Então tá bom, então vamos lá.

0:51:50 Rogerio Viduedo (Convidado) - É to aqui até agora, vamos até o fim, então quero ouvir o técnico e o relatório de sinistro também, que está na pauta.

0:51:57 Dawton Roberto Batista Gaia - Vamos lá, Ana.

0:52:02 Michele Perea Cavinato - Porque eu estou vendo a Ana aqui na reunião, não estou conseguindo contato aqui com ela.

0:52:06 Ana Carolina CET - Oi, você tá me ouvindo?

0:52:10 Dawton Roberto Batista Gaia - Sim.

0:52:12 Ana Carolina CET - Então, em relação ao grupo de trabalho, é o seguinte, a resolução 996 deu para autoridades de trânsito, né cliente, essa discussão sobre a via, a competência para estabelecer as regras de circulação e a velocidade com que as bicicletas elétricas e os autopropelidos vão circular. Então toda essa parte de caracterização ou de equipamentos de segurança. Isso tudo não está delegado à esfera municipal. E como foi colocado para autoridades, foi formado um grupo de trabalho. Para tratar exclusivamente dessas matérias aí. O entendimento é o seguinte, como houve consulta pública no Contran, antes da edição desta resolução, todas as colocações, poderiam ter sido feitas lá e que o grupo de trabalho está fazendo agora, é justamente regulamentar a circulação das bicicletas elétricas e dos auto propelidos, nas vias públicas a velocidade dessa circulação e se alguém tiver alguma, sugestão para o grupo de trabalho considerar pode enviar até aqui, Dawton, Michelle. Veja se a gente consegue como está vindo pelos CMTT é que essas solicitações sejam encaminhadas a vocês e vocês direcionaram a nós até o dia 30, porque a gente tem um prazo aí de 30 dias para expedir a regulamentação. Então, se até o dia 30 de agosto alguém tiver alguma sugestão, algo que queira colocar, a gente está aberto a ouvir tudo isso e considerar, antes da regulamentação municipal.

0:54:02 Dawton Roberto Batista Gaia – Temos 2 inscritos, aí, a Sandra e o Jorge. Sandra...Está desligado, seu audio está desligado, Sandra.

0:54:18 George Queiroz (Guest) - Sem áudio?

0:54:22 Sandra Ramalho (Convidado) – É para baixar, gente. Eu já falei demais. Falei até demais já.

0:54:29 George Queiroz (Guest) - É? Eu só queria saber em relação a esse grupo de trabalho...

*O trecho a seguir não possui referência em vídeo.

[...]quem são os integrantes. É somente interno da prefeitura, o corpo técnico e se temos representantes dos ciclistas, especialmente da Câmara temática da bicicleta, né? Você podia também ter uma devolutiva lá CET, ter participação de ciclistas da Câmara temática e uma devolutiva lá Na Na. Nessa reunião só para só para entender a configuração desse grupo.

3:54:25.570 --> 3:54:26.30

George Queiroz (Guest)

Técnico, em.

3:54:28.350 --> 3:54:31.30

Dawton Roberto Batista Gaia

A configuração do grupo técnico ele é.

3:54:31.710 --> 3:54:36.90

Dawton Roberto Batista Gaia

Com o meu e do poder público neste momento, é o poder público que quem vai quem?

3:54:36.680 --> 3:54:45.260

Dawton Roberto Batista Gaia

Porque na verdade, é uma regulamentação de uma lei, e quem faz isso é o poder público mesmo. E a partir desta é desta proposta.

3:54:46.340 --> 3:54:54.490

Dawton Roberto Batista Gaia

E tá e tá aberto aí como? Como ela está colocando? Podem haver contribuições com relação ao que está sendo proposto.

3:54:55.380 --> 3:55:0.310

Dawton Roberto Batista Gaia

Mas quem? Quem faz a regulamentação é o poder público mesmo, é, é isso, é a lei.

3:55:2.360 --> 3:55:33.390

George Queiroz (Guest)

Mas AA participação de re uniões do Didi, conselheiros a da sociedade civil. Ela, ela é vedada, é isso. A gente vai receber 111. A gente teria que mandar por e-mail, por mandar contribuições para, quem sabe vocês internamente dizer se gosta ou não. Eu queria saber se existe uma forma de diálogo com uma que, já que existe ainda, pelo menos ainda, uma Câmara temática da bicicleta. Se essa participação pode ser mais, é, é.

3:55:33.620 --> 3:56:4.900

George Queiroz (Guest)

Mais direta, ou seja, pelo menos isso você pautado a numa reunião desse tb, tirar um tempinho para ser conversando, para que a gente, para que os ciclistas, né, que são os dos interessados diretos Na Na questão possam ter um diálogo, só mandar a contribuição fica uma coisa, vou mandar o quê, né? O que entender? O que está sendo discutido para que os ciclistas opinem tal, né? De forma pra isso que serve gente, né? A gente pra ter essa participação social mais ampla, a gente defende só isso AA.

3:56:5.80 --> 3:56:31.950

George Queiroz (Guest)

O que a gente escute o grupo qualificado de pessoas que têm, que têm, que estão na rua E que tem, vamos dizer, é vivência no tema para que isso não a gente não receba, é depois e tenha que ficar passando por esse carão de receber, falar mal e ficar nessa brigalhada às vezes, que poderia ser evitada pra gente debater de forma mais. É, é, é.

3:56:32.620 --> 3:56:36.470

George Queiroz (Guest)

Propositiva, né? Um órgão consultivo para isso que serve, é isso? Obrigado.

3:56:38.390 --> 3:56:39.560

Michele Perea Cavinato

Ana quer complementar.

3:56:39.460 --> 3:56:40.620

Ana Carolina CET

É respondendo aqui.

3:56:41.200 --> 3:57:12.440

Ana Carolina CET

Quero me brigada. É? Então Jorge. É o seguinte, OA portaria já foi publicada no diário oficial uma portaria exclusivamente do corpo técnico, justamente por ser uma atribuição da autoridade de trânsito. Aqui não está em discussão inovação do que foi colocado pelo Contran. Aqui está, está em em jogo as regras de circulação dos locais nos vai circular as velocidades que vão ser vão ser colocadas é a participação da sociedade civil. Teve consulta pública no Contran.

3:57:12.510 --> 3:57:14.630

Ana Carolina CET

Foi aberto a isso antes da da.

3:57:15.400 --> 3:57:44.920

Ana Carolina CET

Da publicação da resolução e a gente tá tem essa abertura para ouvir o que a sociedade civil tenha falar. Eu não tenho certeza da data da próxima reunião do da Câmara temática de bicicleta, mas acredito que ela vai ser posterior ao prazo que nos foi dado. É para regulamentação, então por isso a gente está deixando esse espaço para que AA recomendações das sugestões das colocações sejam enviadas ao grupo de trabalho e elas serão sim analisadas. Tudo o que for dito.

3:57:45.350 --> 3:57:59.780

Ana Carolina CET

Pela sociedade civil vai ser considerado. Todos nós temos a consciência da importância da de ouvir a sociedade civil, mas a decisão é desse grupo técnico que foi formado. É por ser justamente uma atribuição da autoridade de trânsito.

3:58:2.420 --> 3:58:3.120

Michele Perea Cavinato

Lucian.

3:58:5.50 --> 3:58:26.490

Lucian (CTB)

Quero apontar que se OA reunião ordinária da Câmara automática da bicicleta vai correr, possuir uma qualquer prazo e é importante para a prefeitura que tenha participação dos das pessoas da sociedade civil que anda de bicicleta. Prefeitura tem plena Liberdade de entrar em contato ou marcar um grupo, criar um grupo de trabalho ou marcar uma reunião extraordinária para ter discussão dos pontos.

3:58:34.190 --> 3:58:53.370

Ana Carolina CET

Então, o grupo de trabalho está formado, tá? Portaria já já foi expedida e a forma que está aberta é colocar essas sugestões não serem enviadas para esse grupo de trabalho através do cmct. O caminho está aberto. Quem quiser participar, quem quiser ir é enviar a sua sugestão. Ela vai ser ouvida.

3:58:56.30 --> 3:58:57.30

George Queiroz (Guest)

Okay, okay.

3:58:59.320 --> 3:59:0.270

George Queiroz (Guest)

Próxima pauta.

3:59:4.600 --> 3:59:7.60

Michele Perea Cavinato

Sim, tem um informe sobre o relatório de sinistros.

3:59:7.890 --> 3:59:10.560

Michele Perea Cavinato

Você é Ana, puder emendar, já falar um pouquinho sobre ele.

3:59:16.920 --> 3:59:32.770

Ana Carolina CET

Em relação ao relatório de serviços, ele está em elaboração. É. Houve uma alteração no sistema de coleta de dados da Secretaria de segurança pública, que é gera um trabalho maior para acertar na hora de analisar esses dados qualitativamente.

3:59:33.640 --> 4:0:3.860

Ana Carolina CET

Não existe um prazo que eu possa colocar para publicação desse relatório, mas ele está sendo elaborado e a partir de 2020 13 e já estamos trabalhando com os dados ou info. Siga o que está passando também por é ajustes No No próprio sistema para que a gente consiga cada vez mais escolher esses dados. É quantitativos com bastante qualidade para que as informações de feridas ao Silício é sejam acessíveis a todos e torcia melhorar cada vez mais o trabalho da CT e tem toda essa preocupação com a segurança.

4:0:3.930 --> 4:0:4.510

Ana Carolina CET

Diário.

4:0:9.140 --> 4:0:9.690

Michele Perea Cavinato

Mauro.

4:0:12.550 --> 4:0:18.880

Mauro Calliari (Convidado)

Eu vou reforçar um ponto que eu falei na Câmara temática, mas é legal falar aqui nos mtt na hora que a gente decide.

4:0:19.550 --> 4:0:49.700

Mauro Calliari (Convidado)

É da baixa prioridade para um relatório que talvez seja o mais importante de todos os números que a gente já falou aqui é, fica evidente. 11. Direção é da da gestão. Eu acho que essa resposta técnica ela existe há mais de 1 ano. É inacreditável isso não ter sido resolvido é me parece que se algum uma falta de recurso para poder fazer essa junção de relatórios de um dado que já existe no info, siga.

4:0:50.90 --> 4:1:24.70

Mauro Calliari (Convidado)

Ela está sendo usada como desculpa, é o que a gente vê aqui é. Nós temos uma hipótese de que os números continuam aumentando ano a ano, semestre a semestre e está aparecendo desse jeito. E eu acho que agora está sendo confirmado com esse tipo de resposta. Muito é simples para um problema que é provavelmente mais simples do que está sendo colocado, né? Uma direção que é assim não vamos, não vamos falar desse número tão cedo, acho acho isso um problema. É, acho que a prefeitura, se tem algum, é tipo de recursos sobrando em caixa, deveria e a gente sabe que tem.

4:1:24.320 --> 4:1:54.670

Mauro Calliari (Convidado)

Deveria colocar a contratar uma consultoria que faça isso aí. Não é possível. 2 relatórios que já existiam não serem, não não poderem ser compatibilizados em 1 ano. Depois que isso está acontecendo, é lamentável. Acho que deveriam ser. Vamos apresentar aqui os minha proposta é que a gente discuta os números do info. Siga tais como eles estão hoje, sem ficar discutindo. Algumas é filigranas de critério que não mudam nada. Estamos vendo aqui diferenças de poucos, poucos pontos percentuais e isso não vai deixar de mostrar a realidade.

4:1:54.740 --> 4:1:59.990

Mauro Calliari (Convidado)

Está piorando, então acho que essa resposta que é a Ana, trouxe. Ela é insatisfatória.

4:2:3.250 --> 4:2:4.50

Michele Perea Cavinato

George.

4:2:7.580 --> 4:2:7.970

George Queiroz (Guest)

Posso falar?

4:2:5.340 --> 4:2:9.850

Michele Perea Cavinato

Você quer comentar, Ana? O que é esperar o George falar e já comentar as 2 pode ser?

4:2:10.310 --> 4:2:11.690

Ana Carolina CET

Não espere como fazer.

4:2:12.580 --> 4:2:13.110

Michele Perea Cavinato

Vamos lá.

4:2:14.440 --> 4:2:46.340

George Queiroz (Guest)

Bom, vou reforçar um pouco o que o moro falou a em relação AA gente vendo esta resposta, a agente do lado do lado de cá como munícipe, a gente, o que dá a entender é que a prefeitura de São Paulo fez uma opção política pelo obscurantismo. A no ano passado, AAO relatório de sinistros. Aliás, todos os anos desde 2012, né que eu pelo menos é o que está publicado. Os relatórios eram divulgados no primeiro semestre.

4:2:46.600 --> 4:3:4.260

George Queiroz (Guest)

Em 2022, excepcionalmente, o relatório foi divulgado de 2021 foi divulgado em 2023 com a assinatura de agosto de 2022, ou seja, o relatório foi finalizado em agosto e ficou a.

4:3:12.680 --> 4:3:14.10

Mauro Calliari (Convidado)

A resposta e a gente vai mostrar.

4:3:5.10 --> 4:3:38.200

George Queiroz (Guest)

Vamos dizer, escondido em alguma gaveta para ser divulgado alguns meses depois, qual o que que acontece aí dentro? Isso não, não é a minha, não é minha. Eu não posso dizer, mas isso foi grave e não estão. Nós estamos agora chegando ao final de 2023 sem saber o que aconteceu em 2022, a mudanças de de de de é técnicas tal, mas isso tem isso não é uma questão, é simplesmente da gente ter um PDF.

4:3:38.410 --> 4:3:49.420

George Queiroz (Guest)

Isso é uma coisa que tem que ser influente, influenciar no planejamento. Quando a gente fala das lombo faixas, quais são as regiões onde há problemas? É de sinistros, né? A gente tem que saber aí.

4:3:46.490 --> 4:3:50.160

Mauro Calliari (Convidado)

O esse cara, ele entra em todas as falas, ele fala sempre a mesma coisa que eu me falou.

4:3:50.90 --> 4:3:50.490
George Queiroz (Guest)
OPA.

4:3:51.270 --> 4:3:51.910
George Queiroz (Guest)
Pois é, né?

4:3:53.560 --> 4:3:53.900
George Queiroz (Guest)
Tá?

4:3:50.370 --> 4:3:54.260
Dawton Roberto Batista Gaia
Ó Oo, Jorge, eu, tudo bem? Eu acho que agora é o seguinte, não é?

4:3:55.500 --> 4:3:57.370
George Queiroz (Guest)
Deixa, eu não posso. Eu não posso falar.

4:3:55.390 --> 4:4:1.20
Dawton Roberto Batista Gaia
É, não pode, mas concluir, né? Porque, ó.

4:3:59.80 --> 4:4:4.90
George Queiroz (Guest)
Não, eu posso não, mas é porque é. Então agora é porque a gente não só tem essa Câmera.

4:4:2.340 --> 4:4:7.660
Dawton Roberto Batista Gaia
É que você está repetindo o que, Oo que você não, na verdade é esse. Você já tá repetindo o que você já falou, então.

4:4:6.810 --> 4:4:8.70
Mauro Calliari (Convidado)
Acho que a justiça do.

4:4:8.510 --> 4:4:9.60
Dawton Roberto Batista Gaia
Não fale.

4:4:6.590 --> 4:4:9.250
George Queiroz (Guest)
Então deixa eu deixa eu falar, é todo, não posso.

4:4:10.40 --> 4:4:13.750
Dawton Roberto Batista Gaia
Então eu vou então fazer o seguinte, você, você vai falar?

4:4:14.420 --> 4:4:17.950
Dawton Roberto Batista Gaia
Eu também, repito, mas assim, ó, você vai falar.

4:4:9.920 --> 4:4:18.820
George Queiroz (Guest)
Deixa eu falar, você também se repete bastante. Dalton, você também se repete bastante, então eu vou me repetir. A gente tá o cara, mas é porque você quer me contar.

4:4:18.640 --> 4:4:20.670

Dawton Roberto Batista Gaia

Calma, não pelo nome só.

4:4:16.740 --> 4:4:22.220

Michele Perea Cavinato

Está. Vamos organizar aqui que isso não vai levar a nada, conclui. E a Ana já responde, por favor.

4:4:20.390 --> 4:4:26.450

George Queiroz (Guest)

Não, eu. Eu gostaria de concluir, eu gostaria de concluir, eu gostaria de concluir porque eu faço pedidos como eu.

4:4:27.660 --> 4:4:28.250

George Queiroz (Guest)

Tudo bem.

4:4:23.930 --> 4:4:28.460

Dawton Roberto Batista Gaia

Não concluí depois do Luciano vai falar e depois nós vamos encerrar. A Câmera está bom?

4:4:29.170 --> 4:4:29.550

Dawton Roberto Batista Gaia

É isso.

4:4:30.930 --> 4:4:31.180

Dawton Roberto Batista Gaia

Olá.

4:4:29.10 --> 4:4:58.840

George Queiroz (Guest)

Está bom, está bom, mas é isso. Está vendo? É eu. Eu fiz pedidos por lei de acesso a informação sobre o que que acontece é em algumas avenidas. Em 2022, eu fui recebido que não tenho essa informação e existem políticas públicas, por exemplo, como da faixa azul, que são baseados em ditos que e o índice de acidente está caindo. Ou seja, você conclui uma Confaz, uma política pública é experimental dizendo utilizando.

4:4:59.10 --> 4:5:28.380

George Queiroz (Guest)

Dados preliminares, que não são consolidados. Então como você faz uma política pública como da faixa azul sem me me apontar e sem dizer ao município município onde que quantos acidentes de fato tiveram? Porque eles não me disseram, nem sequer pulei de de informação, então esse tipo de de, de, de, de, de, de dado não é brincadeira, não é brincadeira e a gente fica convés postas genéricas, a gente vai cobrar de forma genérica também, é isso? Muito obrigado.

4:5:31.690 --> 4:5:32.390

Dawton Roberto Batista Gaia

Luciano.

4:5:34.790 --> 4:6:4.890

Lucian (CTB)

Bom, eu não preciso reforçar o que já está muito bem explicado. Eu só vou ressaltar também que essa demora é que é o essa, essas escolhas políticas, de não priorizar o os dados que têm. Não é só uma questão de. As pessoas já morreram e depois a gente contabiliza elas como o Jorge falou. Isso aí tem que incidir no planejamento. Então assim, quando a gente não faz essa contagem, a gente não leva em consideração as pessoas que morreram, a gente não faz.

4:6:4.960 --> 4:6:34.860

Lucian (CTB)

Adaptação do plano e das ações da prefeitura para os outros anos, vão morrer mais pessoas que não precisariam ter morrido. Se a prefeitura tivesse feito o seu trabalho, então assim, não é só uma questão política de deixar pra pra uma questão eleitoral ou para deixar para depois ou para não não ter uma repercussão ruim é uma coisa que tem consequências reais, são as pessoas morrendo que não precisavam morrer. Essas mortes são totalmente evitáveis. Esses mais uma vez, com toda a reunião, tem que lembrar.

4:6:34.970 --> 4:6:44.480

Lucian (CTB)

A prefeitura se diz signatária da visão zero, mas ela não adota esses princípios. Ela diz que avisam zero, mas claramente a gente está tendo pessoas morrendo que não precisavam morrer.

4:6:49.650 --> 4:6:51.380

Dawton Roberto Batista Gaia
Urgente, é.

4:6:52.810 --> 4:6:54.650

Dawton Roberto Batista Gaia
Eu entendi, não é eu.

4:6:56.280 --> 4:6:59.330

Dawton Roberto Batista Gaia
Está está sendo observado, nós ainda está sendo gravada, né?

4:6:59.990 --> 4:7:6.310

Dawton Roberto Batista Gaia
E nós vamos, estamos levando em consideração todo todas as contribuições de vocês hoje, todas as falas de vocês.

4:7:7.220 --> 4:7:9.860

Dawton Roberto Batista Gaia
Eu queria aqui agradecer, né? Agradecer.

4:7:10.650 --> 4:7:23.190

Dawton Roberto Batista Gaia
É todas essas contribuições de todo e esse pedir desculpa pelo pelo horário, ter se estendido tanto na nossa reunião aqui pra pra, apesar dos pesares, eu, eu, eu diria que a reunião foi muito boa, né?

4:7:23.890 --> 4:7:26.850

Dawton Roberto Batista Gaia
É não, a reunião foi muito boa e muito foi muito bom.

4:7:27.650 --> 4:7:28.770

Dawton Roberto Batista Gaia
E?

4:7:29.610 --> 4:7:32.0

Dawton Roberto Batista Gaia
Muito obrigado a todos. Muito obrigado a todos.

4:7:31.540 --> 4:7:39.520

Michele Perea Cavinato
Elton, um minutinho a Ana Carolina só queria responder. 11 fala geral para todos os comentários que foram feitos sobre relatório de sinistro, pode ser?

4:7:40.570 --> 4:7:40.920

Dawton Roberto Batista Gaia
Claro.

4:7:43.750 --> 4:8:15.410

Ana Carolina CET

Só pra terminar aqui, eu quero agradecer a todos pelas colocações. Eu limpei no o que vocês estão dizendo, mas tenta que reforçar aqui da sempre tem, SIM 1 compromisso com visão zero. Tem sim, compromisso com a segurança viária, com a preservação da vida. Se não existir obscurantismo Na Na atuação da CT, o que existe é um problema real de um sistema que foi alterado na coleta de dados. Isso impacta Na Na coleta da série histórica. Ninguém vai ficar de braços cruzados.

4:8:15.480 --> 4:8:24.720

Ana Carolina CET

Tendo um problema a ser resolvido, acertei. Está fazendo da melhor forma possível para conseguir usar os dados que estão à disposição dela e justamente para resolver, para que nós não.

4:8:25.410 --> 4:8:44.180

Ana Carolina CET

Não corra de novo. Foi feita essa parceria com o info. Siga foi assinado já um termo de cooperação com info siga para que essas informações passem a ser utilizadas. Os dados passiva pagar passam a se passem a ser utilizados como os nossos dados para estudo. Decepção induz dos acidentes das mortes.

4:8:44.970 --> 4:9:14.800

Ana Carolina CET

E elaboração dos futuros relatórios voltando aqui, no que o Mauro falou de dados é assuntos 2 siga a gente pode fazer um levantamento desses? Dados gerais, apresentar é, posso verificar, né? Com a aia, é responsável aqui. Se a gente consegue trazer alguns dados gerais para passar para vocês, para que existe, é, dê algumas informações mais quantitativas. Agora, a análise da CP que vai orientar a elaboração de políticas públicas de segurança viária depende muito mais de uma análise qualitativa.

4:9:15.120 --> 4:9:24.860

Ana Carolina CET

De como esses acidentes aconteceram, onde eles aconteceram sobre o país e que instância? Isso é um trabalho exaustivo de estudo minucioso dos dados e por isso que leva tempo.

4:9:26.490 --> 4:9:35.440

Ana Carolina CET

Então, era só isso que explicar, entendeu? Colocações de todos, vou levar isso ou aqui? Para conhecimento de término da CT. Agradeço a participação de todos.

4:9:38.610 --> 4:9:41.510

Dawton Roberto Batista Gaia

Sujeite mais uma vez, eu vou agradecer a todos.

4:9:42.830 --> 4:9:44.80

Dawton Roberto Batista Gaia

É bom?

4:9:45.840 --> 4:9:50.580

Dawton Roberto Batista Gaia

O programa essa pauta anterior, né? Se tiver alguém, vou fazer a pergunta ao contrário, se tiver alguém.

4:9:51.270 --> 4:9:55.240

Dawton Roberto Batista Gaia

Que não está de acordo com a pauta anterior ou, por favor, se manifeste.

4:9:57.200 --> 4:10:2.190

Dawton Roberto Batista Gaia

É não havendo manifestação da considera, a pauta aprovada.

4:10:3.280 --> 4:10:4.860

Lucian (CTB)

Você quer dizer, há tanto Dalton.

4:10:5.610 --> 4:10:7.40

Michele Perea Cavinato

Sim, ata, ata.

4:10:7.850 --> 4:10:8.210

Lucian (CTB)

Capa.

4:10:3.170 --> 4:10:9.650

Dawton Roberto Batista Gaia

Então, muito obrigado a todos. A ata da reunião, ata, ata da reunião passada, ata.

4:10:8.900 --> 4:10:24.250

Lucian (CTB)

Tá, então eu. Eu quero registrar aqui nós, nossa, na Câmara. Tem mais de bicicleta. A gente já discutiu, a gente não considera a ata como é apresentada suficiente e a gente gostaria que as gravações fossem disponibilizadas. Queria que essa manifestação fica registrada.

4:10:26.10 --> 4:10:26.760

Dawton Roberto Batista Gaia

Perfeito.

4:10:28.610 --> 4:10:29.580

Dawton Roberto Batista Gaia

Está registrado?

4:10:31.740 --> 4:10:32.730

Dawton Roberto Batista Gaia

É?

4:10:36.550 --> 4:10:37.0

Dawton Roberto Batista Gaia

Por favor.

4:10:31.580 --> 4:10:47.440

George Queiroz (Guest)

Gostaria de fazer um pedido, um último pedido, Dalton, antes de encerrar, eu gostaria de colocar a possibilidade de fazer uma proposta que eu nunca não discutir no pleno de que é futuramente as reuniões do das mtt sejam híbridas.

4:10:48.250 --> 4:11:17.830

George Queiroz (Guest)

Com a possibilidade de de presença, é em algum, ao histórico tal. Alguma pose dessa possibilidade cria que isso fosse analisado por vocês, que Eu Acredito que a presença física pode ser também bem importante. Pode, inclusive, evitar alguns constrangimentos que tem acontecido nesse tipo de reunião virtual, tá? Eu. Essa é uma proposta que eu faço aqui para todo o concelho e para prefeitura. Uma reunião híbrida, como já tem algumas acontecendo aí na prefeitura. Obrigado.

4:11:19.550 --> 4:11:23.350

Dawton Roberto Batista Gaia

Está está registrado o seu, a sua proposta.

4:11:25.960 --> 4:11:26.290

Richard Melo da Silva

Da alta?

4:11:24.910 --> 4:11:28.670

Dawton Roberto Batista Gaia

Bom, muito obrigado a todos e uma boa tarde. OPA.

4:11:30.40 --> 4:11:31.710

Richard Melo da Silva

Então, Dalton, não recebi a ata.

4:11:32.980 --> 4:11:34.30

Dawton Roberto Batista Gaia

Não recebeu alta.

4:11:33.460 --> 4:11:35.480

Michele Perea Cavinato

Ela Foi ontem à tarde, junto ao convite.

4:11:36.890 --> 4:11:40.90

Richard Melo da Silva

Não, não chegou no meu e-mail, não sei se teve algum problema.

4:11:40.900 --> 4:11:42.110

Dawton Roberto Batista Gaia

Vamos mandar novamente.

4:11:41.640 --> 4:11:42.130

Michele Perea Cavinato

Tem fila?

4:11:41.270 --> 4:11:42.860

Richard Melo da Silva

Então não tem como eu voltar.

4:11:44.560 --> 4:11:46.580

Michele Perea Cavinato

Richard, eu passo para você.

4:11:48.600 --> 4:11:49.350

Richard Melo da Silva

Tá bom, obrigado.

4:11:49.460 --> 4:11:52.100

Lucian (CTB)

O e-mail do convite não veio anexo, nada não.

4:11:54.540 --> 4:11:54.910

Dawton Roberto Batista Gaia

Não.

4:11:54.200 --> 4:12:2.330

Michele Perea Cavinato

Não, aquele que vai te e que bloqueia agenda, mas o convite foi enviado pelos cmt arroba, foi Oo anexo.

4:12:8.370 --> 4:12:9.570
Dawton Roberto Batista Gaia
Nós mandamos novamente.

4:12:11.670 --> 4:12:12.450
Dawton Roberto Batista Gaia
Sem problema nenhum.

4:12:18.240 --> 4:12:19.380
Dawton Roberto Batista Gaia
Boa tarde a todos.

4:12:20.270 --> 4:12:21.880
Dawton Roberto Batista Gaia
Mais uma vez, muito obrigado.

4:12:21.720 --> 4:12:22.230
Michele Perea Cavinato
Boa tarde.

4:12:21.690 --> 4:12:22.230
Lucian (CTB)
Boa tarde.

4:12:21.410 --> 4:12:23.520
Fabio SME (Convidado)
Boa tarde a todos, obrigado.

4:12:23.100 --> 4:12:25.630
George Queiroz (Guest)
Boa tarde, boa tarde, boa tarde.

4:12:27.300 --> 4:12:28.200
George Queiroz (Guest)
Boa tarde.

4:12:28.200 --> 4:12:29.490
Manoel (Convidado)
Boa tarde a todos.

4:12:29.120 --> 4:12:30.170
George Queiroz (Guest)
Que loucura, Hein?

4:12:31.400 --> 4:12:35.310
George Queiroz (Guest)
Vou aprender aqui, como é que eu, eu. Eu ponho essa ***** aqui.

4:12:36.120 --> 4:12:36.540
George Queiroz (Guest)
A?