

62ª Reunião Ordinária do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte – CMTT

Data: **26.08.2022** (sexta-feira)

Horário: **9h às 12h** (online)

Participantes:

Conselheiros da Sociedade Civil | Temáticos e Regionais

Aline Pellegrini Matheus - Ciclistas

Antonio Sampaio A. Filho – Regional Oeste

Bruno Santana do Nascimento – Movimento Estudantil Universitário

Caique Alves de Souza – Regional Leste

Carlos Rabelo da Costa – Regional Leste

Elio Camargo - Mobilidade a Pé

Gabriela Katie Silva Morita – Mobilidade a Pé

George Queiroz - Regional Oeste

Katia Canova - OSC

Lucian De Paula - Regional Centro

Richard Melo Da Silva - Juventude

Sandra Ramalhão - Pessoas com Deficiência

Vanderlei Torroni - Regional Centro

Conselheiros | Operadores do Transporte

Adauto Bentivegna Filho - SETCESP

Ana Jarrouge - SETCESP

Carlos Alberto - SPURBANUSS

Francisco Armando N. Christovam – SPURBANUSS

Valeria Beu - SEDERSP

Wagner Caetano - Taxi Luxo

Observadores

Bruno da Costa

Fernando M

Diego Guimarães Pereira

Leandro Frenham Chemalle

Lucimeire Lourenço

Marcelo Rodrigues

Maria de Fátima Pinto Teixeira

Marta Fabiola

Wagner palma

Pautas :

1. Ampliação da Faixa Azul.
2. Apresentação da Resolução CPA/SMPED/031/2021 – Comissão Permanente de Acessibilidade – CPA, que estabelece diretrizes na escolha de modelos de veículos acessíveis

(piso alto/piso baixo) a ser adotado pela concedente de serviço de transporte coletivo da cidade de São Paulo.

3. Apresentação do Projeto “Boulevard Santo Amaro”.

Informes :

Por termos três pautas extensas nessa reunião, os informes nos foram respondidos por escrito. No que se refere a SPTRANS eles estarão conosco para esclarecer dúvidas sobre as respostas dadas.

1. Existem estudos dos novos tempos de deslocamento com os transbordos decorrentes do novo sistema?

Os estudos para a elaboração da Rede de Referência constante dos contratos de concessão tiveram como uma das premissas a cobertura do sistema atual, visando garantir aos usuários o acesso ao território da Cidade por meio da utilização da combinação de linhas, de maneira mais adequada para cada caso, possibilitando a escolha dos trajetos e horários mais vantajosos.

Outra premissa para construção dessa Rede de Referência foi a manutenção e/ou redução dos tempos médios de viagem dos usuários. Ressalta-se que a infraestrutura associada à operação do Sistema de Transporte é fundamental para aumentar a eficiência do sistema e reduzir os tempos de viagem.

A rede de ônibus deve acompanhar a implantação das novas infraestruturas de transporte na cidade, sendo necessário em cada situação elaborar novos planos operacionais de forma a adequar os deslocamentos dos usuários da região impactada, o que demonstra o caráter dinâmico da Rede.

2. Encaminhamentos realizados em resposta aos problemas apresentados da rede noturna.

Com relação aos problemas listados da rede noturna, a SPTrans informa que houve uma orientação aos seus fiscais com relação ao fortalecimento do controle da IVO nos Terminais. Sobre os problemas operacionais, como a questão dos intervalos, há um processo estabelecido na Prefeitura para retorno dos intervalos anteriores à Pandemia e que são referências para a Rede Noturna, de 15 minutos para linhas estruturais e 30 min para linhas locais.

3. Acompanhamento da mudança das linhas de ônibus na cidade.

A pauta não foi clara com relação ao seu objetivo, o que se pretende e quais informações são esperadas?

4. Informação dos números consolidados de mortes, acidentes e locais mais perigosos de 2021, separados por modal.

“Não temos esse dado ainda. A CET vem fazendo esforços no sentido de normalizar a coleta de dados de sinistros fornecidos pela Polícia Civil e pelo INFOSIGA, e também com relação ao tratamento no banco de dados cujo programa que faz a leitura dos boletins de ocorrência apresentou problemas”.

5. Uso de película em táxis que circulam pelos corredores exclusivos de ônibus.

Em resposta à solicitação, temos a informar que a Portaria n.º 084/16-SMT.GAB, alterada pela Portaria n.º 26/19-SMT.GAB, que dispõe sobre a utilização dos “corredores exclusivos de ônibus do sistema de transporte público” e faixas exclusivas de ônibus, por táxis nas suas diferentes modalidades, estabelece:

(...)

"Art. 2º - Fica autorizada a circulação de Táxi em todas as faixas e pistas exclusivas de ônibus à esquerda que compõem os "Corredores Exclusivos de Ônibus do Sistema de Transporte Público", nas seguintes condições:

I – com passageiro, em qualquer horário e dia da semana;

II - com ou sem passageiro de 2ª a 6ª feiras, no horário das 20h00 às 06h00 e aos sábados, domingos, feriados e terça-feira de carnaval, por período integral.

Parágrafo Único - Os veículos da modalidade Táxi que transitarem nos locais referidos no "caput", não poderão ter qualquer película de escurecimento nos vidros que dificulte a visualização interna pelos agentes de fiscalização." (gn)

Nesse sentido, nos dias/horários em que o táxi somente pode circular com passageiro (*de 2ª a 6ª feiras das 6h00 às 20h00*), ele não pode ter película de escurecimento nos vidros de forma que dificulte a visualização interna do agente de trânsito, uma vez que o agente precisa se certificar se o veículo está ou não transportando passageiro.

Nos demais dias/horários (*2ª a 6ª feiras, no horário das 20h00 às 06h00 e aos sábados, domingos, feriados e terça-feira de carnaval, por período integral*), em que a circulação é permitida com ou sem passageiro, independe se ele tem película ou não, ele pode circular.

Cabe ressaltar que é permitida a circulação de táxi, com ou sem passageiro, em qualquer horário e dia da semana, nas faixas exclusivas de ônibus da direita, incluindo as que compõem os "Corredores Exclusivos de Ônibus do Sistema de Transporte Público" e nas faixas da esquerda que não fazem parte dos "Corredores Exclusivos de Ônibus do Sistema de Transporte Público, utilizando-se ou não película".

6. Trânsito de ônibus fretado nas faixas exclusivas de ônibus.

Segundo definição, Fretamento é a atividade econômica **Privada de Transporte Coletivo**, restrita a um segmento específico de passageiros e se encaixa como um serviço seletivo ou especial.

O Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Art.184 – III), proíbe transitar com o veículo "na faixa ou via de trânsito exclusivo, regulamentada com circulação destinada aos veículos de **Transporte Público Coletivo** de passageiros, salvo casos de força maior e com autorização do poder público competente".

Dessa forma, pelos fretados ser considerado Transporte Privado Coletivo, ficam proibidos de circularem pelas faixas exclusivas e corredores de ônibus.

7. Aprovação da Ata da 61ª Reunião Ordinária

00:00:43 DAWTON GAIA - Vamos dar início a mais uma reunião Ordinária do Conselho Municipal de Trânsito e Transportes. Aqui passo a palavra ao nosso Secretário para fazer a abertura.

00:00:58 ALEXANDRE FRANCISCO TRUNKL - Bom dia a todos e a todas. Em nome do Secretário Municipal de Mobilidade e Trânsito na cidade de São Paulo, Ricardo Teixeira, declaro aberta a 62ª reunião Ordinária do Conselho Municipal de Trânsito e Transportes. Desejo a todos uma excelente reunião, uma excelente participação. Obrigado.

00:01:25 DAWTON GAIA - Muito obrigado, Secretário, nós vamos tratar hoje de 3 pautas e como são muitas, tem alguns informes. Eu vou passar direto da palavra para Michele, pra iniciar a nossa reunião.

00:01:48 MICHELE PEREA - Muito bom dia a todos da início. A reunião Ordinária do CMTT e começando, a primeira pauta, queria convidar Alexandre era para falar sobre a ampliação da faixa azul.

00:02:03 ALEXANDRA - Bom dia, senhor Secretário, senhores conselheiros e convidados. Vou tentar ser breve para que os senhores possam tirar suas dúvidas depois.

Apresentação 1 – Ampliação da Faixa Azul de 00:02:10 a 00:25:17

00:25:18 ALEXANDRA – Bom, se tiverem alguma pergunta, eu estarei a disposição para responder o que souber, e que não souber eu pesquiso e respondo depois, obrigado.

00:25:32 MICHELE PEREA - Muito obrigada pela apresentação. Excelente, estou vendo três mãos levantadas a primeira, do instrutor Carlos pode fazer a pergunta.

00:25:44 CARLOS RABELO - Bom dia a todos, é sempre um grande prazer estar aqui com vocês. Bom dia, Michelle, eu gostaria de fazer uma observação. Sabemos que o projeto, é perfeito, tudo muito maravilhoso, mas, temos uma série de dúvidas, por exemplo. As motocicletas hoje, sabemos que o índice de acidentes é muito alto, envolvendo motociclistas, não vamos ser hipócritas, sabemos que hoje tem muita dificuldade para o motociclista respeitar sinalizações, pedestres, como vai ser feita essa fiscalização? Porque o projeto é show de bola, maravilhoso, só que tem a questão da fiscalização, se ela não for rígida o projeto vai por água abaixo. Gostaria de saber. Muito obrigado, Michelle. Bom dia a todos.

00:26:54 MICHELE PEREA - Obrigada pela pergunta. Alexandra. Quer seguir a resposta?

00:26:58 ALEXANDRA - Sim, vamos responder, você está coberto de razão. Veja bem, a segurança de trânsito, ela se pauta em três pilares, a educação, a engenharia e a fiscalização. Então, sem essas três ferramentas andando juntas, nós não alcançamos o objetivo da segurança. No momento, nós estamos apresentando uma proposta de engenharia. Estamos tentando bater firme na parte da educação, o Sérgio tá aqui, ele está buscando conseguir uma campanha educativa para nós, tá trabalhando bastante nisso pra gente ter acesso à TV, para poder falar com as pessoas. Então nós queremos ir nessa linha, então entramos com a engenharia. Estamos em contato direto com as categorias que representam os motociclistas pedindo para eles, eduque, converse com o seu pessoal para que esse projeto possa funcionar, precisa mudar de comportamento e depois nós vamos entrar com a fiscalização, é Claro. Ela vai ser feita da maneira como se faz na cidade, com radares especializados, com a fiscalização da seta. Está sendo traçado um plano de fiscalização, mas primeiro queremos entrar com a parte educativa, fornecer um trabalho de engenharia, entrar com a parte educativa e depois que esse trabalho tiver feito já está acontecendo na sinalização normal. Quer dizer, os comportamentos errados que estão na via estão sujeitos a ser fiscalizados o tempo todo,

tem radar funcionando na Avenida 23 de maio, certo? Agora, se houver a necessidade de uma intensificação no futuro, existem as ferramentas, eu tenho certeza que a CET, vai utilizá-las quando for necessário intensificar, esse uso, elas estão aí, os agentes estão trabalhando, mas existe a possibilidade, sim, é claro, você está coberto de razão.

00:28:48 SERGIO AMARAL - Eu posso falar. Você citou meu nome. Um bom dia a todos, eu sou o Sérgio Amaral. Quem não me conhece, eu sou superintendente de marketing, educação de trânsito na CET, eu estou há pouco tempo na empresa, são 10 meses. Eu acho importante estar alinhado, todos na mesma página. Nós temos uma verba destinada à publicidade voltada à educação de trânsito e nós estamos no meio de um processo licitatório, se sairmos da consulta pública essa semana, vamos iniciar provavelmente na próxima semana a licitação propriamente dita. E enquanto a gente não tiver uma agência licitada, nós não podemos fazer essa campanha tão fundamental que a Alexandra citou. Enquanto isso, vai se usar redes sociais, comunicação digital dentro das nossas redes sociais, vai usar os banners, vai usar as faixas, o que tem a mão, porque como bem lembrado por você, Carlos, pela Alexandra comunicação, é fundamental nesse ponto, comunicação é muito importante no sentido de educar e transmitir o comportamento necessário e esperado. Mas é importante que estejamos na mesma página que até novembro, se tudo der certo, a agência estará sendo licitada, então vocês não vão ver grandes campanhas porque não tem verba para isso, mas a partir daí, temos uma estratégia de cobrir todos os modais, faixa azul terá grande destaque nessa estratégia. Então você pode aguardar uma campanha. Só para vocês terem uma ideia, faz 7 anos que a CET não tem uma agência licitada e campanhas regulares, estamos voltando, é prioridade para o Secretário que comunique as nossas ações e informe ao município tudo que está sendo feito. Então eu só queria deixar claro e colocar todos na mesma página, para alinharmos nossas expectativas, eu me coloco à disposição de todos também. Bom dia para todos é um prazer estar aqui.

00:31:03 MICHELE PEREA - Obrigada pelo complemento, Sérgio, na sequência o Sampaio.

00:31:11 SAMPAIO - Bom, eu vou falar algumas coisas. Primeiro, eu acho que se vê o esforço da equipe técnica para tentar resolver um problema político que foi colocado pela alta direção, alta administração da SPTRANS, e do governo. Acho que é o único país do mundo que em vez de fazer faixa de corredor, faixa exclusiva para ônibus, faz faixa exclusiva para veículo ultra individual, o contrário da lógica da melhor técnica, para a cidade, eu acho essa preocupação com motoboy, ela tem uma forte conotação política, me surpreende também dizer essa questão da fiscalização, porque é um dos dados que foi apresentado, diz respeito à diminuição da lentidão que é o contrário de dizer que houve um aumento da velocidade, é um jeito diferente de dizer que aumentou a velocidade, é o grande problema observado, porque aumentar a velocidade significa aumentar as chances de termos problemas, então, se sabe que problema com moto é gravíssimo. Então, todo o dinheiro utilizado para a faixa azul se fosse dado para o pessoal fazer a propaganda, talvez fosse muito mais eficiente uma propaganda pedindo para baixar a velocidade do que usar esse dinheiro para fazer uma faixa azul que vai aumentar a velocidade e aumentou os riscos, a sinalização do chão, já totalmente desaparecida, não existe mais, o azul, então, já é uma terra de ninguém ali, porque ficou tudo igual para o motorista, mesmo tendo um tracejado um pouco mais curto na delimitação dela, outra questão, essa do pedestre. O pedestre é atropelado em corredor de ônibus, que é muito maior, muito mais visível, muito mais tradicional na cidade, a existência e o pedestre é atropelado, isso num ônibus que anda naturalmente, mais devagar. E nós estamos colocando o pedestre em confronto, numa pista onde vai haver mais velocidade, que já existe mais velocidade, vai ganhar mais velocidade ainda, tudo bem estamos percebendo que isso vai ser espalhado para a cidade, porque isso é uma decisão política e os técnicos vão arrancar os cabelos para tentar resolver o problema, pelo menos o que eu vejo, o que eu escuto isto é perigoso, os gráficos de morte aparentemente, o problema está

fora da faixa azul em relação, mas não tem um histórico das mortes anteriores e as mortes continuam ocorrendo. Os motoqueiros continuam morrendo por conta de uma velocidade, principalmente e por conta do carro não ver o motoqueiro, esses são os dois motivos. Agora não dá pra achar que isso vai ser solução, você entendeu? Tudo bem os motoqueiros tem as reivindicações deles, o Prefeito achou que é bom agora, querer esconder o problema, através de um trabalho técnico por mais esforçado e bem feito, que está sendo feito não vai resolver o problema. É isso que eu tinha a dizer. Obrigado.

00:35:34 MICHELE PEREA - Obrigada, Sampaio, Alexandra.

00:35:38 ALEXANDRA - Olha seu Sampaio. A questão da moto, acho que nós poderíamos fazer um simpósio, ficar discutindo algumas semanas, ela é uma questão muito ligada à economia de um país. O crescimento da motocicleta, como nós estamos vendo a livros escritos por pessoas muito, mais competentes que eu. Falando da questão social ligada a motocicleta, o crescimento dela está muito ligada à pobreza no nosso país. As pessoas precisam trabalhar, elas não vão fazer entregas de ônibus, nosso transporte não consegue alcançar isso. Então existe um problema que está aí e a CET, dentro da sua capacidade técnica, o que ela tenha engenharia, a fiscalização e o esse esforço de educação para tentar fazer em alguns aspectos, o senhor tem razão em relação, principalmente a visibilidade e o objetivo desse projeto é justamente isso, é alinhar, veja bem, é um projeto muito simples, ele pega a maneira como eles circulam, alinha os veículos para que para aumentar a visibilidade no retrovisor. Então hoje o senhor passar lá. E olhar pelo retrovisor, senhor, vai perceber que o senhor tenha uma visibilidade maior, mais longa da aproximação dessa moto, porque ela não surge de trás de um carro desalinhado, eu estou lá esperando fazer uma ultrapassagem, essa moto surgia de trás de um carro desalinhado e me surpreendia agora, eu tenho uma visão mais longa, isso mexeu justamente com a relação de Intervisibilidade entre eles, nós vamos insistir sim, no comportamento que tem que melhorar e eu vou explicar a questão da lentidão. Eu não estou falando de aumento de velocidade, estou falando de lentidão. O que está sendo medido é a lentidão na via. É aquele horário em que o veículo estava a 18 km/h, ele passou a andar 19 km/h. O senhor já deve ter pegado 23 de maio, no horário de pico, nesse horário que acontece a lentidão, essa lentidão acumulada muito dela se devia inclusive a um acidente longo que forçava todo mundo a mudar de pista, isso gerava uma fila, o que está sendo medido ali é fila, não é velocidade, por isso que eu falei, lentidão, não falei em momento nenhum com o objetivo de mascarar dado, velocidade é medida de outro jeito, velocidade se pega a média dos veículos que passaram lá no radar, então há outras maneiras, mede com o radar pra em termos de pesquisa, a gente mede acompanhando o grupo, acompanhando pelotão então existe inclusive a preocupação de que a velocidade na faixa azul aumente conforme os motociclistas adquiram confiança, isso é natural, é um processo chamado de homeostase é uma comparação com a medicina que se traz para engenharia de tráfego, eu melhorei alguma condição, eu automaticamente aumento o risco, eu tinha um carro que tinha um freio ruim, eu andava com cuidado, comprei um carro com ABS, eu aumento meu risco, aumenta a minha velocidade, que eu sei que meu carro vai parar, então nós estamos atentos a isso em relação à moto na faixa azul agora essa lentidão que diminuiu na via, pode ser inclusive por causa do preço combustível, nós estamos dizendo que houve uma mudança na lentidão na fila, e não na velocidade máxima praticada na via, são conceitos, engenharia diferentes, então, não foi trazido desta maneira para enganar ninguém, foi trazido essa maneira que está sendo medido ali é a Fila, a lentidão aquilo ali em metros, a lentidão em quilômetros por hora. Então, em 1h eu tive uma fila de meio quilômetro, na outra eu tive de 600m, eu faço uma média dessa fila na hora, então é isso, veja bem, nós temos a obrigação independente do que causou, se foi uma política econômica, se foi uma política de transportes, como foi direcionada no país. Mas a nossa obrigação, como funcionários públicos, da engenharia de tráfego, é tentar reduzir o número de mortes e se a gente fizer o projeto, reduzir uma valeu, reduziu duas

valeu, por enquanto, não tivemos mortes nesse trecho do projeto, vamos torcer para que continue assim e conte com a gente pra aceitar sugestões de coisas que possam ser feitas. Estamos aí pra é colaborar sempre, obrigado.

00:39:51 DAWTON GAIA - complementando, acho que o mais importante da própria fala do SAMPAIO é que, por isso que é um projeto experimental, aprovado no DENATRAN, a ideia do experimento é exatamente isso, buscar todos os resultados que até o momento estão sendo totalmente positivos. Poder dar continuidade a esse processo, claro, é um problema que está aí e poucas pessoas tiveram coragem de enfrentar, como o nosso Secretário atual, e claro, como está experimentando, está dando certo, provavelmente estenderemos para outros locais. Então é isso. Eu acho que o importante é um projeto experimental que até a presente data tá dando certo e por isso a continuidade ao processo.

00:40:46 SAMPAIO - Só uma pergunta, a velocidade está sendo medida porque eu entendi a questão da lentidão, mas o aumento da velocidade está sendo medida?

00:40:56 ALEXANDRA - Nós estamos monitorando com agentes que percorrem a faixa azul, estamos monitorando a velocidade da faixa azul, o que aconteceu foi que ela está próxima da velocidade regulamentada tem 59 km/h, num período fazemos várias medições ao longo do dia, eu estou para receber a medição desse mês, não recebi ainda por isso que eu não trouxe, espero o relatório hoje, pessoal estava fazendo essa medição para enviar à velocidade dos veículos, ela continua sendo medida pelos radares que estão lá na via, o controle que nós temos é a fiscalização eletrônica para medir a velocidade dos veículos, para que ela não ultrapasse os 60 km por hora. Da moto também é fiscalizada por aqueles radares que estão num pórtico. Eles também fiscalizam a moto.

00:41:47 MICHELE PEREA - Obrigada, Alexandra. Valéria? Palavra é sua.

00:41:57 VALERIA BEU - Bom dia a todos. Primeiro lugar eu queria agradecer a Alessandra pelos dados apresentados, pelos esclarecimentos e dizer, nós que representamos a categoria de Moto Frete, que essa faixa azul, esse projeto veio trazer uma tranquilidade, um pouco maior ao setor, uma fluidez melhor das motos, e como foi dito a questão do crescimento do setor em função da nova realidade da sociedade e dizer que estamos trabalhando para que isso ocorra uma transparência, o setor vem aprovando essa utilização da faixa azul e o importante é sinalização. E como Sérgio colocou também já vem colocando em outros grupos a questão da educação, da comunicação. Eu acho que é muito importante que vai trazer resultados bastante positivos, era só isso que eu queria colocar, fico a disposição. Obrigada.

00:43:19 MICHELE PEREA - Obrigada Valéria. Alexandra quer complementar alguma coisa em cima do que a Valéria falou.

00:43:25 ALEXANDRA - Eu vou falar uma coisa, não me entendam mal, o engenheiro de segurança ele é profissionalmente ateu, eu quero dizer o seguinte com isso, não temos fé em nada, somos pessimistas, achamos que tudo vai dar errado, isso não vai acontecer, tem que se pensar em tudo o que vai acontecer, é horrível dizer para vocês assim, tem que se controlar até na vida pessoal para não levar isso, chegar em casa, voltar a ter fé, voltar, acreditar que as coisas vão dar certo, mas profissionalmente, medimos tudo para tentar ter certeza e não ser pego de surpresa, mas as surpresas acontecem, teve a experiência anterior das faixas exclusivas. Eu não era da equipe não liderava o trabalho, mas eu acompanhava, observava, eu era mais jovem e eu vi o esforço que aquele pessoal fez para aquilo dar certo, de alterações no projeto mudanças criar formas de fiscalização e aquele projeto tinha um erro conceitual e não deu certo e a CET não teve medo de dizer não deu certo, ir lá e desmanchar, então o que eu vejo nessa companhia, nas pessoas que estiveram antes de

nós uma vontade muito grande de fazer o certo, de fazer dar certo, e eu sou uma pessoa que continuo contando com isso. Não é porque a Valéria, a categoria gostou, é importante que eles gostem, agora, se eles gostarem e não for bom para eles, nós vamos dizer, olha, vocês gostaram, mas não deu certo. No caso, esse projeto até aqui está dando certo, por isso que inclusive eu estou ouvindo, estou falando, eu que sou uma pessoa extremamente crítica, tem que dar o braço a torcer, falar, gostar, tá indo, tá indo, eu acho que tem uma chance de dar certo e nós não podemos sumir com os motociclistas na nossa sociedade, eles estão aí, eles existem. Existe essa circulação, o Poder Público está anos fingindo que não há uso do corredor, mas há uso do corredor. Então eu gostaria de poder contar com a colaboração de todos em forma de sugestão, de críticas para que a gente faça dar certo, só isso. Obrigada pela atenção.

00:45:31 MICHELE PEREA - Obrigada, Alexandra. Tem mais uma mão levantada o seu Hélio.

00:45:35 ELIO CAMARGO - Bom dia, pessoal. Repetindo o que você acabou de falar, Alexandra, eu acho que até agora a gente sempre tolerou os corredores, mas era como se não existisse, aí, o que acontece, eu acho que o motorista, na troca de faixa, acaba esquecendo que tem corredor ali, então a marcação, essa faixa com a cor diferente ajuda muito essa lembrança e evita esses acidentes, só que não deveriam mexer na largura das outras faixas para não causar problemas, ou seja, manter o corredor e sinalizar esse corredor, a outra, seria diminuir e controlar a velocidade dos motoqueiros com autuação efetiva, e o terceiro ponto é com referência as placas ao pedestre, eu acho que é um ponto fraco, e no lugar de placas, eu sugeriria que, fechássemos os canteiros centrais que hoje são cimentados arborizando para que evitasse travessia fora do seu do semáforo é isso, obrigado.

00:47:16 MICHELE PEREA - Obrigada seu Hélio, Alexandra.

00:47:19 ALEXANDRA - Seu Hélio você está coberto de razão. Na Avenida dos Bandeirantes, nós temos um levantamento prévio dos locais onde havia atropelamentos, passamos isso para equipe de projetos e eles projetaram o fechamento, o que nós temos na mão aqui é rápido, é o gradil, então, naqueles trechos onde havia um, polo atrativo e a faixa está perto foi fechado, foi projetado gradil, para que essas pessoas não façam a travessia fora do local adequado, a Avenida dos Bandeirantes de uma certa maneira ela já se impõe, tem um tráfego muito pesado, então o pessoal está tendo esse cuidado sim. Nós acrescentamos travessias semaforizadas na Avenida dos Bandeirantes, com foco para todos e foi colocado através ser colocado a travessia direta nos lugares onde não tinha tá, então tinha na Avenida dos Bandeirantes, não sei se o Sr. lembra, atravessava um lado com semáforo, outro lado conflitando com a conversão, isso não vai mais acontecer, a conversão vai ser proibida, vai ser feito um acesso, orientado o acesso mais próximo, a direita e o pedestre vai ter a travessia integral, então houve esse cuidado de haver melhorias na Avenida dos Bandeirantes, principalmente, onde era mais falho, com certeza a fiscalização é necessária, e com relação à largura, o espaço urbano é uma coisa escassa, então nós estamos fazendo algumas obrinhas para conseguir essa largura, onde é possível, na Avenida 23 de Maio, nesse trecho inicial, o senhor reparou que é houve aumento da largura das faixas, tinha uma largura sobrando lá na faixa de ônibus, estava com 5 e meio, nós reduzimos para a largura padrão e distribuiu e isso trouxe para cá para usar para o espaço para moto, existe um limite que não pode ser apertado, essa moto, que tem uma largura do guidão, entre os espelhos, então, tudo isso foi feita uma média das motos utilizadas na cidade, uma tabela extensa com todas as larguras, tudo isso é feito a partir de dados técnicos, mas, pode ser aprimorado sempre. O senhor tem razão.

00:49:24 MICHELE PEREA - Obrigada, Alexandra. o Madeira levantou a mão.

00:49:30 ANTONIO MADEIRA - bom dia, eu queria deixar registrada aí uma sugestão para Alexandra, em relação a análise da compatibilidade do box de moto com a faixa azul que agora vai ter

cruzamento para ver o comportamento do motociclista, que no semáforo vermelho, eles vão se esparramar no box num funil invertido e na hora da abertura do semáforo todos podem querer convergir simultaneamente para faixa azul, deixar essa sugestão para observar o comportamental, se vai ser necessário box de moto ou se vai ser necessário verificar se é compatível com as duas finalizações em trechos semaforizados. É isso que eu deixo de sugestão para verificar para ser feita essa análise.

00:50:31 ALEXANDRA - Obrigada, está na lista, assim das coisas que nós queremos observar, como vai acontecer, mas lembrando, como a faixa azul não é obrigatória, ela não é exclusiva, então, eu posso ter um motociclista acessando pelas outras faixas, até porque ele pode ter vindo de um acesso próximo, as observações que nós fizemos hoje, como eles já usam prioritariamente, preferencialmente o corredor. Entre as faixas 1 e 2, eles já ocupam, eles usam o box, depois, na saída, eles se acomodam no corredor, nós estamos planejando que isso aconteça desta maneira, mas vai ser filmado, para que possamos ter várias horas de acompanhamento, e possamos realmente observar isso. Obrigada Madeira.

00:51:20 MICHELE PEREA - obrigado a todos. Parabéns Alexandra apresentação foi excelente. Parabéns pelo trabalho que vocês estão desenvolvendo e passando para frente agora, a reunião, eu queria perguntar uma coisa para os senhores, nós tínhamos 3 pautas e alguns informes. Os informes foram passados por escrito no próprio convite, a equipe da SPTRANS está aqui para responder os 3 primeiros informes, não sei se os senhores tem alguma dúvida sobre eles? Eu pergunto, porque o Eduardo que está aqui para esse suporte tem uma reunião 10 horas. Ele pediu para a gente dar uma antecipada só nos 3 primeiros tópicos de informes. Eles foram lidos, só vou lembrá-los, Existem estudos dos novos tempos de deslocamento com os transbordos decorrentes do novo sistema? É o primeiro. Encaminhamentos realizados em respostas aos problemas apresentados da rede noturna. É o segundo. Acompanhamento da mudança das linhas de ônibus na cidade. É o terceiro. Então as 3 respostas foram encaminhadas por escrito, juntamente aos convites e ele está aqui para esclarecer alguma dúvida que ainda ficou sobre isso. Se não houver, nós passamos já para a segunda pauta. Não. Vamos então, convidar Oswaldo Fortini, que está por aqui para falar, fazer apresentação da resolução da CPA - Comissão Permanente de Acessibilidade estabelece diretrizes na escolha de modelos, veículos acessíveis a ser adotado pela concedente de serviços de transporte coletivo da cidade de São Paulo. Após a apresentação do Oswaldo, a equipe da SPTRANS de engenharia vai estar aqui para esclarecer dúvidas também sobre o que ele vai apresentar. Oswaldo, a palavra é sua. Bem-vindo.

00:53:24 OSWALDO RAFAEL FANTINI – Bom dia para vocês, nós da Secretaria da Pessoa com Deficiência, eu e a Myrna Mello, fizemos uma apresentação dessa Resolução para tentar explicar para as pessoas o que é a Secretaria, o que é uma Acessibilidade, o que é um desenho universal que às vezes, as pessoas até misturam acessibilidade total e não é bem assim. Eu vou tentar apresentar aqui, é bem curto que eu tenho para apresentar. Eu tive que pôr alguns conceitos, mas no final eu vou apresentar o porquê da Resolução que teve ajuda do pessoal da SPTRANS.

Apresentação 2 – Ônibus Acessível - de 00:54:45 a 01:25:06

1:25:08 OSWALDO RAFAEL FANTINI – Eu agradeço, mas, eu vou explicar uma coisa antes. É fato de que precisamos em algumas linhas ter o piso alto, porque como vocês viram nas figuras tem problema que impede o os demais, a comissão não é contra e entende esse problema, mas o que a comissão pede é que, nessa esquina, por exemplo, teria que ter um laudo dizendo que a concordância está impedindo na rua tal esquina com a outra rua, dando o ponto exato que está com problema por conta do abaulamento da rua, sargetão baixo, e outras coisas. Então o que acontece? Vai ficar numa biblioteca disponível na SPTRANS veja às vezes você tem um projeto de geração de

tráfego, que o empreendimento é obrigado a melhorar a circulação do entorno e poderia se usá-lo dinheiro para adequação desse ponto. Vamos supor que, seja apenas esse ponto, o que está impedindo a utilização de piso baixo, então a Prefeitura, quando vai fazer algum recapeamento, alguma obra, tinha aquela situação, tentar arrumar isso e conseguindo arrumar isso é liberado para uso de piso baixo, mas o que vai fazer trocar o ônibus imediatamente? Não. Os ônibus são trocados periodicamente e aí você acaba, melhorando, porque se hoje tem problema na via, amanhã pode ser que não tenha e pode ser corrigido adaptação razoável seria por exemplo, fazer uma pequena obra de ajuste na pista para permitir o desenho universal, eu gostaria de agradecer isso, mas eu vou ficar um pouco aqui, porque parece que tem uns colegas da SPTRANS, fizemos eu e a Myrna Mello, meu nome é Oswaldo Rafael Santini. Espero não ter sido muito cansativo.

01:27:55 MICHELE PEREA - Obrigado, Oswaldo. Muito obrigada pela apresentação.

01:28:11 OSWALDO RAFAEL FANTINI - Bom, eu gostaria de falar aqui, inclusive a Sandra tá aí nós participamos, entendemos o problema, mas que esse problema sendo solucionado é possível adotar uma frota de piso baixo que é desejado por todo o mundo.

01:28:35 MICHELE PEREA - Eu só vou abrir a palavra para o seu Hélio, e para Sandra Ramalho, e depois, se vocês precisarem de suporte da SPTRANS, para esclarecer alguma dúvida, a equipe de engenharia está por aqui, então vamos lá, seu Hélio.

01:28:48 ELIO CAMARGO -

Sr. Oswaldo, a questão do piso alto é que ele é feito com a maior parte de chassis de caminhão e tem a mesma concepção que é extremamente mais barato, a desculpa é somente essa, eu digo porque trabalhei na área muitos anos, e a desculpa da via não existe, como o senhor mesmo falou, o perímetro pode ser adequado e é sempre passando naquele perímetro. Então não existe esse problema, outra coisa do piso alto é que ele tem câmbio manual e afeta seriamente à segurança, porque é a aceleração que as pessoas quase cai dentro do ônibus e a troca de marcha é constante e a além de cansar o próprio motorista. Eu acho que isso foi Lei, em 2003, uma Lei que não permitia a aquisição de veículos novos, com motor dianteiro e 3 meses depois, houve outra Lei que permitiu isso e permanece até hoje. Então, é uma questão de Lei e de vontade política para mudar essas coisas, eu sinto meu problema de joelho, então não é só fazer um elevador na lateral para subir cadeirante porque é um negócio desgastante para o cadeirante e alguém que está com problema de joelho não vai pedir para subir com elevador senão vai ser linchado, eu queria dizer que o padrão na época foi contestado, e superou isso, e a CMTC antigamente tinha as normas com que os fabricantes tinham, que se adequar, então, eu acho que isso é um problema que depende de vontade política, principalmente considerando a Lei da Mobilidade Urbana a Lei nº 12.587 de 2012 no artigo 14-1, fala de serviços adequados na 4 fala de ambiente seguro e acessível, no artigo 15, fala que a participação da sociedade civil no planejamento, na fiscalização e na avaliação e no item 3, fala das audiências e consultas públicas para essa finalidade. Então, esperamos que a SPTRANS haja nesse sentido, obrigado.

01:31:59 OSWALDO RAFAEL FANTINI - Obrigado, seu Hélio, por ter feito esses comentários, eu não quis me estender muito na apresentação, eu sei que esse piso tem um chassi de caminhão, muitas vezes mais barato, menos manutenção e preferência de empresário que quer dar o serviço com o maior retorno possível, mas a legislação foi interpretada pela CPA, e a SPTRANS concorda de que o piso baixo para ela, dá uma operação muito mais rápida, sem falar no conforto para o senhor que está com problema de joelho, certamente seria muito constrangedor o senhor, uma plataforma elevatória, e o motorista não faria isto, faria para Sandra, que está em cadeiras de rodas pro senhor, não, o que nós tivemos que fazer? Interpretar a lei, e criar essa resolução, que passa a ser um documento na qual os técnicos da SPTRANS, podem utilizar para impor a escolha daquele modelo, se

houver aquele problema, ele vai ter o relatório, vai ter um documento dizendo os problemas e talvez a Subprefeitura possa fazer uma breve manutenção, ou então realocamento de linha para uma rua mais, que tem uma concordância maior, é uma forma de ajudar a mudar, a Prefeitura muda devagar, mas muda ela vai aos poucos, se adaptando, e quando o desenho universal é aplicado, que é o piso baixo, é natural ser bem aceito pelas pessoas.

01:33:53 MICHELE PEREA - Obrigada, Oswaldo. Obrigada seu Hélio. Sandra pode seguir.

01:33:58 SANDRA RAMALHOSO - Obrigada, Oswaldo pela apresentação e a todos que estão aqui ouvindo a essa Resolução. Eu queria destacar um pouco mais a relação de tempo, cada subida leva 3 minutos e meio numa plataforma. Cada descida leva 3 minutos e meio. Para cada pessoa que utilize o ônibus de piso alto e que necessita da plataforma, há um atraso de 7 minutos para corrida, na viagem então, esse assunto me chama muito atenção, eu sofro muito com ele, eu sou uma pessoa vítima da plataforma porque o ônibus pegou fogo comigo lá dentro por causa de um curto na plataforma. Então, quer dizer, é uma coisa que me toca demais, ver ainda ônibus de plataforma sendo utilizados, além do que nesses 3 minutos e meio, o motorista não está no volante, e não há cobrador e o que acontece? O ônibus está totalmente à deriva, então eu não consigo, desculpem mas, eu não consigo me conformar que a SPTRANS, ainda permita que esse tipo de veículo, que traz tantos riscos ainda continue transitando, porque é um risco, não só a mim, mas é um risco a toda a população, e se um ladrão entra e começa a dirigir esse veículo? Com motorista do lado de fora, esse ônibus circula nas periferias, ele não circula no eixo funcional, então quer dizer, é mais perigoso. A questão de assaltos, de violência é sempre maior nesses locais, então, como que o serviço da SPTRANS, que deve proporcionar a mim e a toda a população o direito de ir e vir concebe, ainda que sejam colocados esses veículos. Eu tinha uma grande esperança que com o advento dos ônibus elétricos, movidos a eletricidade que isso acabasse, mas para minha grande surpresa, eu encontrei numa exposição um ônibus elétrico com piso alto e eu falei, não, não podemos correr o risco da SPTRANS aceitar um trecho desse, para mim, é um trecho, não é um veículo de transporte. Outro dia entrei no ônibus de plataforma porque realmente anda muito caro, dinheiro anda muito escasso e eu não estava com condições de pagar táxi, eu fui entrar num ônibus desses, a motorista saiu, ela não queria quebrar unha, e ela não conseguia puxar a plataforma, ela foi lá puxou ficou olhando para as unhas, eu entrei, ela me colocou lá para dentro e eu falei, e agora, vão por o cinto, ela disse, não, o cadeirante se vira, eu não vou colocar o cinto de segurança. E eu fui da minha casa até o destino agarrada naqueles Ferros vermelhos, morrendo de medo de cair. Como pode? E desculpa, mas eu não sou a única, eu recebo todos os dias denúncias disso, denúncia de que o elevador não funciona, que o motorista não para, linhas com problemas todos os dias. Então, é realmente muito complicado esse tipo de situação e eu gostaria que a resolução fosse respeitada e que a SPTRANS, realmente respeitasse, me desculpem aqui eu tenho que falar, porque me chamaram atenção ontem, Sandra, você tem que falar isso. Que os adesivos que vocês têm nos vidros dos ônibus. Há quanto tempo eu estou aqui nesse conselho, 5 anos e vocês ainda não souberam utilizar a palavra pessoa com deficiência, todos os adesivos que vocês têm dentro dos ônibus está deficientes. Deficiente é o ônibus. Eu sou pessoa com deficiência. Deficiente é o ônibus. Eu sou Pessoa com deficiência. Obrigado.

01:39:14 MICHELE PEREA - Obrigada, Sandra.

01:39:16 OSWALDO RAFAEL FANTINI - Posso fazer um comentário, Sandra. Veja, as pessoas ficam meio ressabiadas na hora de denominar a Pessoa com Deficiência, só queria dizer que a Secretaria da Pessoa com Deficiência, o nome é esse, que às vezes a pessoa também sente com necessidade, então o termo correto e técnico é Pessoa com Deficiência, agora, o que você falou também de andar com a sua cadeira de rodas motorizada sem estar presa, ancorada num ônibus, é um risco de morte

que você corre, ontem eu pego um ônibus aqui do lado do Conjunto Nacional, na Rua Augusta. Um exemplo que aconteceu. Uma senhora com muleta, eu acho que teve um derrame de um lado, ela estava praticamente paralisada, entrou o piso baixo porque aqui é só ônibus de piso baixo entrou, eu não sei o que aconteceu, o ônibus esperou o farol abrir para sair e ela estava se movimentando para sentar ou estava levantando, não sei o que passou na frente, se foi uma bicicleta, uma moto, um ônibus, um outro carro, o motorista foi obrigado a frear bruscamente, ela caiu no chão, agora, se essa freada fosse com você Sandra, você seria arremessada ao chão, e a tua cadeira cairia em cima de você e não conseguiria se segurar, o ônibus não deveria partir sem que você estivesse ancorada. E tem um problema também que tentamos defender durante a Norma que, cadeira de rodas manual você consegue ancorar no ônibus da forma que está. Você prende as rodas, agora, a motorizada você não consegue ancorar no chão precisar as presilhas no chão é um erro de Norma, mas você conhece, fala quem pode mais, e não aceitaram isso, agora, se você tiver presa com o cinto de segurança e numa freada daquela tua cadeira que pesa 70 kg vai servir como uma força que vai quebrar suas costelas. Bom, eu não tenho muita queixa com relação a pessoas, e o atendimento dos motoristas. Você sabe, a mulher é a pessoa em cadeira de rodas, não se fala cadeirante. Eu percebo que quase 100% das vezes o pessoal atende bem, mas, nunca pode deixar de dar esse treinamento, reciclagem para os motoristas e cobradores, porque uma pessoa com deficiência já tem problemas e uma freada brusca pode causar um incômodo para mim, mas, para a pessoa com deficiência pode ser letal.

01:42:44 MICHELE PEREA - obrigado Oswaldo, Myrna. Se puder seguir também. E depois da Myrna, equipe de engenharia da SPTRANS puder se manifestar sobre tudo que foi falado, estou vendo o Gerson aqui, Robinson, o Cassiano estava aqui. Eu acho que ele saiu. Então vamos lá, Mirna segue. Mirna. Seu microfone está aberto. Vamos inverter então, se a equipe da SPTRANS puder se manifestar.

01:43:39 ROBISON - bom dia a todos, eu também participo da CPA, também sou um membro titular, trabalho com Oswaldo nas comissões, tanto é que fizemos esse intermédio na sua Resolução, que foi acatada por nós, com relação a essa questão, até para justificar, no momento que nós estamos nos encontrando, a Resolução está com o pessoal do planejamento, encaminhou para nosso jurídico que está avaliando como é que vai ser esse procedimento, como vai ser toda essa parte processual para que se tenha esse banco de dados como é que vai ser esse banco de dados para que fique disponível, caso à consulta aí com relação às linhas que há necessidade dessa justificativa, com relação aos veículos de piso baixo no momento que eles forem introduzidos no sistema, com relação a esta de Resolução, é isso mesmo. se alguém tiver mais alguma dúvida, a gente fica à disposição.

01:44:42 OSWALDO RAFAEL FANTINI - Robison. Bom dia. Eu não quis me estender muito na apresentação, eu falei para Michele que eu ia levar meia horinha, mas dar para os novos membros qual a diferença de ônibus, o que temos, mas eu sei que vocês estão trabalhando porque o SEI que estamos tratando está comigo, eu sei que vocês já elaboraram um modelo de relatório que vocês estão encaminhando, como eu falei, a Prefeitura anda devagar, mas ela anda e às vezes é difícil tomar uma posição que tem toda a parte jurídica, mas tendo este relatório baseado na SPTRANS, a Sandra, por exemplo: poderia falar porque a linha que eu utilizo é piso alto e não piso baixo? Eu posso consultar, vai ser identificados problemas, e ela poderia acionar o Subprefeito, ou algum Órgão da Prefeitura para tentar solucionar aquele problema, para futuramente implementar o ônibus de piso baixo porque estava assim, olha, existe o impedimento, mas não tem uma proposta de melhoria ao longo do tempo, é isso que estamos fazendo e que você nos ajudou.

01:46:07 ROBISON - Oswaldo é isso mesmo, nesse patamar agora, quando fizemos o nosso processo interno para encaminhamento, vimos que a melhor solução até então, quem avalia realmente essas questões, quem define a tecnologia que nós aqui da engenharia, ficamos a melhor possibilidade de

tecnologia para que seja disponível à população. Aí, nesse caso, com essa tecnologia disponível, nosso planejamento faz avaliação das linhas e com a tecnologia disponível, eles vão colocando os impeditivos que entra essa questão, então, nesse momento, o planejamento está com essa responsabilidade para melhor retratar como é que vai ser feito essa avaliação, consiga reportar e fornecer essa informação para que todos os cidadãos e todos os usuários em si possam ter essa visão do que está acontecendo nas linhas.

01:47:02 OSWALDO RAFAEL FANTINI - porque, se nós não corrigirmos ou pelo menos dar um o início das correções das vias, com a chegada dos ônibus elétricos, que naturalmente serão piso baixo, não tem nem muita justificativa, teriam que ser construído como a Sandra falou, uma aberração, eu sou obrigado a fazer piso alto por causa da pista, não identificamos a pista, temos que corrigir para que os ônibus elétricos venham ou mantenham como estão, piso baixo.

01:47:36 MICHELE PEREA - Obrigado Oswaldo. Robson, vi uma tecnologia uma vez fantástica, faz pouco tempo. Era um ônibus Padron normal, só que quando ele chega na parada, ele baixa inteiro, ele fica na altura da calçada.

01:47:47 OSWALDO RAFAEL FANTINI - Michele ônibus com rampa, piso baixo, todos baixam. Às vezes eu percebo que o motorista não sabe onde está o botão, aperta lá o ônibus baixa para facilitar o embarque da Sandra, por exemplo, mas todos os ônibus, piso baixo, ele tem esse ajoelamento, todos baixam. Obrigada Oswaldo aprendendo aqui com vocês. Sandra.

01:48:16 SANDRA RAMALHOSO - Só vou acrescentar uma coisinha que eu fui pegar um ônibus desses lá na Rua Borges Lagoa, Oswaldo, você não acredita? A rampa ficou negativa, porque tinha aumento de calçada e para eu entrar no ônibus chegou a ficar negativo, não era muito, mas chegou a ficar negativo. Então, isso também demonstra o que eu deixei de falar, a desigualdade social que temos na nossa cidade, porque uma pessoa de periferia não tem condições de entrar dentro de um ônibus e uma pessoa que mora na Vila Mariana consegue de uma maneira mais fácil, é complicado.

01:49:12 MICHELE PEREA - Obrigada, Sandra. Robison você iria complementar alguma coisa.

01:49:16 ROBISON - é só para concordar com o Oswaldo que por Norma esses ônibus de piso baixo, tem esse ajoelamento, para facilitar justamente a entrada das pessoas com deficiência? Isso mesmo.

01:49:28 OSWALDO RAFAEL FANTINI - e que muitas vezes, os motoristas não conhecem, ou esquecem desse detalhe, porque eu não preciso nem rebaixar a rampa para baixar o ônibus. Uma pessoa idosa, como o senhor Hélio, que tem problema de joelho, o motorista, pode baixar um pouquinho para facilitar o embarque no piso baixo.

01:49:51 MICHELE PEREA – Obrigado. Caique pode seguir.

01:50:45 CAIQUE ALVES - bom dia a todos, só pegando o gancho da Sandra, quanto as paradas, eu só queria saber se existe algum projeto quanto a embarque desembarque dos ônibus na Periferia, eu vejo que os corredores de ônibus, eles realmente tem um calçamento adequado, tanto para os ônibus, plataforma quanto para o piso baixo, mas se eu pego aqui, Cidade Tiradentes, Jardim Iguatemi, São Miguel Paulista, boa parte das ruas que tanto operam os ônibus com plataforma, quanto os de piso baixo, os motoristas encontram dificuldades, é legal essa questão do ônibus, ele baixar realmente, ajuda muito mais para a pessoa com cadeira de rodas ou com o baixa locomoção, fica difícil acessar quando você não tem nenhum projeto ou padronização das paradas de embarque desembarque, nas vias da periferia, como se falou bastante dos ônibus, que é muito importante, é um trabalho bacana da SPTRANS em ampliar os ônibus de piso baixo, mas eu só queria saber mesmo

se existe alguma coisa referente a parada de embarque e desembarque nas ruas, nas calçadas, sobretudo na periferia. Obrigado.

01:52:30 MICHELE PEREA - Perfeito, obrigada. Mirna.

01:52:53 MYRNA - eu sou pessoa com deficiência, também usuária de cadeira de rodas, só queria complementar afinal eu estou bem representada pelo Oswaldo e a Sandra, falaram tudo. Porém, aquela questão que a Sandra falou o elevador muitas vezes está quebrado, mas tem um outro porém, o cinto de segurança muitas vezes encontra-se quebrado também, então tem sempre que estar fazendo aquela amizade com fiscal do ponto, sempre com motorista para quê eles avisem na garagem que o elevador está quebrado, que o cinto está quebrado, então é muito complicado um ônibus com elevador, não só por falta de aulas para o profissional, porque muitas vezes eu mesmo pego controle e manuseio, diariamente, isso e aquela questão, eles não colocam o cinto, nós que precisamos colocar uma vez, eu coloquei, só que ficou folgado e numa freada que o motorista deu eu passei eu desci por baixo do cinto e caí, graças a Deus eu nunca estive num ônibus pegando fogo com a Sandra, mas, enfim, acontece essas coisas e não é uma vez a cada ano, é sempre é diário, então a gente tem que contar com a sorte de ter um fiscal que tem educação, que saiba o que passamos, então é tudo, é um conjunto que tem que ser revisto, tem que ser analisado diariamente, pela SPTRANS, então é isso, é só complementando mesmo, porque é tudo isso que eles falaram.

01:54:46 OSWALDO RAFAEL FANTINI - Myrna aproveitando a tua fala eu quero descrevê-la, é uma pessoa jovem, forte e fazia Jiu Jitsu, anda em cadeira de rodas, e caiu, provavelmente ela não se machucou tanto, se fosse a Silvana que tivesse caído, o que aconteceria com ela, praticamente teria morrido, tem pessoas que tem deficiência, que tem ossos de vidro que certamente estaria comprometido, então, além do critério de técnicos, teria que ter essa reciclagem com os motoristas, não deixar sair da empresa ônibus com plataforma quebrada, em desconformidade, o treinamento para essas pessoas, como entrar no ônibus ou sair do ônibus, sair de costas, são muito importante, porque, pode comprometer muito a vida de uma pessoa. E do motorista que infelizmente, vai ter o desprazer de ver um acidente grave, sem ter um treinamento, mesmo que eles estejam com a melhor das boas intenções, são pessoas, dignas mais às vezes, o treinamento é muito bom.

01:56:11 MYRNA - Sem esquecer também da saúde do profissional, porque ficar levantando e baixando aquele elevador, porque tem um manual coitada da coluna do motorista, tem isso também tem naquelas peruinhas tem o manual.

01:56:26 OSWALDO RAFAEL FANTINI - Qual é? Quando quebrou a parte elétrica, não? Então você está no manual, é porque a parte elétrica quebrou. Teria que ir para a oficina consertar.

01:56:34 MYRNA – Não, é um do micro-ônibus que ele é elevador, só que na hora tem que puxar ele sobe, aí tem que puxar para cadeira, entrar e descer.

01:56:46 SANDRA RAMALHOSO - É uma alavanca, a pessoa tem que puxar, foi aí que a motorista ia quebrar a unha, entendeu? Porque ela ia ter que pegar, alavanca e puxar, ela ficou brava comigo. Então o sistema todo ele é elétrico, motorizado só aqui para ele acionar, você tem que colocar aquela plataforma para frente e aí é manual.

01:57:17 MICHELE PEREA - Passar para o Sampaio pode seguir.

01:57:22 SAMPAIO - O eu acompanho há muitos anos essa questão dos ônibus adaptados, e sei do esforço da SPTRANS, através da engenharia, inclusive, quando nós discutimos as Normas Técnicas, lá na ABNT, o que me surpreende mais que tudo que essas discussões estão sendo feitas por integrantes da Prefeitura, talvez a 10 anos e horizontalidade dessa discussão dentro da Prefeitura é

extremamente frágil, as várias Secretarias que deveriam estar envolvidas no problema para arrumar os pontos de ônibus, as paradas, melhorar o calçamento, deixar em rampa nas esquinas, elevar a calçada nos pontos de ônibus para poder dar compatibilidade entre o ônibus na entrada do ônibus e a calçada. Isso tudo é feito, não é nem a passo de tartaruga, isso é desprezado pela Prefeitura. Ele é feito dentro de um cronograma que não atende absolutamente nada os reclamos do pessoal que tem algum tipo de dificuldade de acesso, então, a impressão que dá é que desde 10, 12, anos atrás, quando começaram a ser colocados os primeiros carros de piso baixo que os primeiros carros com elevador, etc... de lá para cá se colocou um tipo num piloto automático de construção de calçadas e ficou naquilo, os ônibus avançaram, os ônibus melhoraram, os elevadores são péssimos, eu não esqueço a briga que o pessoal tinha que os elevadores dos rodoviários, que era um esmaga coluna do pessoal que tem mais dificuldade. Então, eu acho que se há uma crítica a ser feita é que o pessoal das outras Secretarias não estão acompanhando a agilidade que a SPTRANS tem, a consciência que a SPTRANS teve nesses anos todos de entender o problema, só que a Prefeitura ainda não entendeu o problema, então é uma pena que a gente de novo tenha que voltar aqui para ouvir que não tem calçada, que o treinamento está deficiente. É uma pena, um problema que está 12, 14 anos sendo discutido na cidade e pouca coisa mudou.

02:00:40 MICHELE PEREA – Sampaio obrigada, Carlos Rabelo.

02:00:48 CARLOS RABELO - Bom, pessoal, eu trabalho há mais de 10 anos ministrando treinamentos para motoristas profissionais, eu ministro treinamentos para motoristas do transporte de passageiros da cidade de São Paulo, nós temos um trabalho muito grande voltado pro motorista, estou vendo o pessoal falar do motorista, e precisamos falar um pouquinho deles também. Esse trabalho é todo voluntário, gratuito e sabemos que enfrentamos um grande problema. Olha só, palestra gratuita, não é cobrada. Enfrentamos um grande problema para entrar nas empresas, fica até minha sugestão, ao pessoal da SPTRANS, porque não se cobra um pouco mais o treinamento, porque hoje quando se fala dos cadeirantes, se vê que as empresas colocam, as plataformas, etc., mais, para seguir uma Resolução que está lá escrita na SPTRANS, que os carros têm que estar adaptáveis, mas e o decorrer, e o treinamento, porque não adianta outro dia, eu vi a Sandra falando, aliás, sou fã incondicional dela, falando sobre as bateções que tinham nas plataformas, dentro dos ônibus, motoristas que não sabem utilizar um GPS, hoje, em pleno século XXI, não pode ter um profissional no transporte de passageiros que não saiba trabalhar com o GPS, e nós temos um outro lado da moeda que é a falta de treinamento sim, e não adianta o pessoal falar aqui, que eu provo por A mais B, que falta muito treinamento voltado para o motorista, e aí eu pergunto. Porque a SPTRANS, que respeitamos, o trabalho que é muito bom, porque não cobra um pouco mais? Porque que não tem um agente fiscalizador dentro das empresas, cobrando, que seja feito um treinamento semanal, até mesmo dentro da SPTRANS, um trabalho batendo um pouquinho mais no treinamento, porque falta muito treinamento, eu vejo o pessoal falando que o motorista é grosso, que o motorista não soube operar a máquina ou motorista, isso, o motorista aquilo. Mas será que tem algo por trás ali? Será que estão dando um respaldo para o fator humano? Porque o motorista é um fator humano, então precisa sim, cobrar mais, porque esse tipo de situação que ouvimos aqui, para mim, que sou representante dos motoristas que trabalham com isso, eu fico muito triste, de ouvir uma pessoa com deficiência falar, olha o motorista, não foi educado, o motorista não tinha um cinto de segurança adequado para transportar passageiros, como assim? Então fica aí a minha cobrança, para que se consiga a atentar e a solucionar isso, todos juntos conseguiremos, obrigado a todos.

02:04:43 MICHELE PEREA - Obrigada Carlos, só reforçando a equipe da SPTRANS, tem um grupo de treinamento fantástico, bastante forte que faz um trabalho bem efetivo junto com as empresas de ônibus, tudo que foi passado, tudo que foi falado nessa reunião está registrado e vai ser passado

para eles. Oswaldo, muito obrigada pela atenção, pela aula que você deu para nós. E agradeço a todos e vamos para a terceira pauta. Alguém quer complementar mais alguma coisa sobre essa? Oswaldo.

02:05:21 OSWALDO RAFAEL FANTINI - Eu quero agradecer juntamente, eu e a Myrna, pela possibilidade de passar por nós conselheiros, essa diferenciação e como esse problema está sendo assim equacionado para tentar ser resolvido, mesmo que seja no futuro, mas eu, quando falo do motorista, eu acho que o ser humano aqui, o motorista, ele é muito solícito. Eu às vezes eu critico assim, não é uma crítica, todo funcionário, todo mundo pode melhorar, na grande maioria eles são bons, mas sempre pode melhorar dando as condições de entendimento das dificuldades que as pessoas com deficiência tem sempre uma reciclagem é bom. Não estou criticando o ser humano porque ontem naquele episódio do acidente que eu peguei no ônibus, a pessoa se comportou muito bem. Fique parada, chamou o SAMU, agiu corretamente, então é isso, obrigado.

02:06:32 MICHELE PEREA - Obrigado, Oswaldo. Então vamos lá. Terceira pauta apresentação do projeto Boulevard Santo Amaro, essa pauta vai ser apresentada pela equipe da SPOBRAS e ela vai ser complementada pela equipe da CET, a parte cicloviária vai ser complementada pela equipe da CET, Antonia, muito obrigada por ter aceito o convite, a palavra é sua.

02:06:57 ANTONIA GUGLIELMI -

Obrigada, bom dia a todos, sou coordenadora de planejamento da SIURB, como a Michele falou, vou apresentar então para vocês um pouquinho sobre a obra da requalificação do corredor Santo Amaro, contando, depois com a complementação dos colegas da SPTRANS vou compartilhar a tela.

Apresentação 3 – Requalificação Av. Sto Amaro – de 02:07:23 a 02:19:09

02:19:10 ANTONIA GUGLIELMI – Estou à disposição para o que tiver de dúvidas.

02:19:22 MICHELE PEREA - Luiz quer entrar para falar um pouquinho da parte cicloviária das propostas de ciclovias, estrutura.

02:19:30 LUIS GREGORIO – Obrigado para fazer ligação. Tem alguma para fazer? Dá pra saber onde poderia falar um pouco sobre. Mas.

02:19:41 MICHELE PEREA - Mas está muito ruim o som, Luís. Eu vou abrir o microfone para o Oswaldo, para o George, e aí voltamos para essa parte cicloviária, pode ser? Oswaldo pode seguir.

02:20:31 OSWALDO RAFAEL FANTINI - bom dia, Antonia, eu gostaria de fazer uma pergunta, uma coisa que eu percebi. Ultimamente está correndo muito, são os aplicativos de táxis, as pessoas estão deixando de ir com carro próprio e tem muito embarque e desembarque. Vocês têm previsto algumas zonas de embarque e desembarque ao longo da Avenida Santo Amaro, falo isso como um exemplo, mas eu acho que toda cidade deveria começar a se preocupar com isso, inclusive, os novos empreendimentos que, ao invés de dar sua contrapartida que também tem uma área de embarque e desembarque, dentro e se tiver a área de embarque e desembarque, não esquecer que ela também tem que ser acessível, bom, isso você conhece.

02:21:28 ANTONIA GUGLIELMI - não, esse projeto não previu nada nesse sentido, não sei se de repente, na parte de sinalização horizontal e vertical que ainda está se fazendo algumas revisões junto com a projetista, com a CET se caberia alguma coisa. Mas, como você falou, se a gente fizer na sinalização, vai acabar ficando pendente na Acessibilidade, então imagino que não vai ser o caso nesta avenida, nesse momento, talvez seja estudado mais para frente, para uma implantação específica.

02:22:12 OSWALDO RAFAEL FANTINI - Que eu vejo, por exemplo, na Avenida Paulista, todos, conhecem, tem uma área de embarque desembarque que compartilham calçada, e acabam sendo acessíveis, elas são mais elevadas.

02:22:15 ANTONIA GUGLIELMI – É, lá na Paulista, tem largura, não temos largura para tanto, teríamos que fazer parada na faixa mesmo, prejudicando o fluxo normal, acesso de imóveis, mas, enfim, não tem espaço físico para baia, isso não teria.

02:22:35 OSWALDO RAFAEL FANTINI - mas se tivesse algum trequinho ajudaria, porque eu vejo muitas vezes um trânsito separado por causa do embarque, desembarque de pessoas, às vezes param dos 2 lados da rua, é isso. Obrigado.

02:22:56 MICHELE PEREA - Obrigado, Oswaldo. George.

02:23:01 GEORGE QUEIROZ - bom dia. Eu sei que o Gregório vai falar sobre estrutura cicloviária então, é o meu interesse agora. Mas de qualquer forma, para introduzir eu já quero introduzir com uma pergunta que ele acaba respondendo, ele e a Antonia, pelo que eu entendi no projeto, que é um alargamento da calçada com enterramento de postes. Como se vê um alargamento de calçada, eu como ciclista, imagino que a solução que eu vejo como óbvio, é o conceito de calçada compartilhada. Tem um espaço, eu sei que a CET, trabalhando com vias paralelas, mas, porém, contudo, entretanto, todavia, como a Avenida Santo Amaro é reta, ela é a linha de desejo, principalmente do ciclista, porque se está fazendo o vias paralelas, estão fazendo caminhos mais longos, e isso vai ser usado em casos específicos, mas o ciclista tende a otimizar o sua energia vai seguir pelo caminho reto, ou seja, mesmo que esteja sendo feita uma estrutura em vias paralelas, vias calmas, tudo mais. O ciclista, especialmente o entregador que tem tempo, ele vai usar a Avenida Santo Amaro, então vai ter ciclista, com ou sem ciclovia na paralela vai ter ciclista, o conceito de calçada compartilhada é muito comum. Eu queria saber se isso é possível de ser avaliado, porque se estamos falando de 4m de ganho. Enfim, eu entendi que não é possível tirar a lei do calçamento, não estou querendo discutir isso, mas temos esse alargamento de calçada, é um conceito que é consolidado, sei que tem um pouco de conflito, mas, dentro de um espaço restrito esses 4m que se ganharam, se é possível avaliar pelo menos isso, então fica a pergunta, tanto pra Antonia quanto pro Gregório, obrigado.

02:25:03 MICHELE PEREA - Obrigada. George. Antonia, quer começar respondendo, aí eu já passo pro Luiz falar um pouquinho das estruturas, já entrei nesse assunto.

02:25:11 ANTONIA GUGLIELMI - acho que vale comentar, de qualquer forma, assim, temos um ganho nas calçadas, mas até na mesma linha da dúvida da baia não é um ganho tão grande, eu fico um pouco preocupada e acho que a gente tem por coincidência CPA aqui na reunião. Não é por outro motivo. Com a dúvida do conflito com Acessibilidade? Mas de qualquer forma, se na avaliação da CET junto com a CPA, a entender que cabe esse compartilhamento da parte da SPOBRAS, acho que são ajustes que a gente ainda teria até condição de correr e resolver incorporar, teria que ser rápido, porque já estamos com a obra caminhando, mas imaginando que se mantenha a geometria, tivemos um esforço bem grande com projeto de Acessibilidade. Nesse caso também, inclusive temos soluções até um pouco diferente de outros lugares, com a calçada, rebaixando antes de chegar na esquina. Um trecho rebaixado com proteção, porque quando você foi rebaixado, às vezes o carro, se não proteger, invade a área do pedestre, atinge ele, então, isso também, foi até o caso que conversamos esses dias, da Chucri Zaidan tem uma certa semelhança nisso, Projeto bem difícil de Acessibilidade, inclusive ele ainda tá em ajustes de alguns trechos para aprovação na CPA, mas eu vejo um pouco de dificuldade pensando nisso, porque a calçada não é tão larga. Ela hoje é minúscula,

passa a ficar num tamanho ali em torno de 4 m, sendo que temos poste, árvore, na faixa de serviço. Mas, enfim, eu deixo essa avaliação para o pessoal da CET juntamente com a CPA.

02:26:52 GEORGE QUEIROZ - Antonia, só um adendo, os cadeirantes, é pessoal com acessibilidade, tem o direito legal de usar ciclofaixas e são muito bem-vindos os cadeirantes e eles acabam utilizando porque em geral as ciclofaixas são menos ruins do que as calçadas, então é muito comum ver cadeirantes, eles têm um Decreto do Haddad da época, liberando, então, a calçada compartilhada inclui o cadeirante, pelo menos legalmente, é uma questão de desenho, mas é justamente isso, essa ideia de que realmente não tem espaço para os dois então fica um pouco um, o outro, vamos dizer o convívio entre não motorizados é um pouquinho menos, é complicado do que a bicicleta e o carro no leito carroçável por isso, fica essa proposta para ser avaliado, obrigado.

02:27:48 MICHELE PEREA - Obrigada, Antonia George. Sr. Hélio.

02:27:52 ELIO CAMARGO - Desculpa, é apenas uma questão de ordem, o senhor Dawton, ontem, na audiência, vocês informaram um e-mail para comunicação e sugestões, por escrito, eu sugiro que também aqui tivéssemos um e-mail com essa mesma finalidade que pouparíamos interrupções e poderia até contribuir em outras oportunidades. Queria isso, obrigado.

02:28:25 MICHELE PEREA - Obrigado ao Sr Hélio. Nós temos o cmtt@, todas as questões que chegam são tratadas e encaminhadas para os responsáveis. Luiz quer seguir nessa parte cicloviária.

02:29:06 LUIS GREGORIO – Desde que nós começamos a trabalhar nesse conjunto de obras, aí vou levar sua mala dessa remodelação. A gente já tentou. Também tem uma licença ambiental prévia 4. E prever, ? A implantação do instituto de couve áreas onde possível ao longo do eixo a gente ei tem um eixo, a regularidade que AA arterial. e como toda reforma, a gente ainda sabe que as calçadas ficaram com larguras e insuficientes para poder ter uma ciclovia na mesma largura máxima de 4 m que existem alguns pontos, a gente sabe que nós temos ali é um corredor de ônibus com grande deslocamento de pedestres, 10. Paralelas para poder suprir essa necessidade que havia A Bueno Brandão, domingos Fernandes e as que estão AA mais próxima parte do lado mais próximo. Oeste A marginal Rua Bandeira Paulista, Rua João Cachoeira, Rua Clodomiro Amazonas e também não. Procura na Bandeirantes. Para poder. Desolado, 19 e agora passa as novas informações no novo planejamento. Nós estamos fazendo uma revisão disso para poder acertar, discutir, a encaminhar. Para ser implantada através dessa lá nessa. Alfredo foi determinado.

02:31:40 MICHELE PEREA - obrigada. George.

02:31:50 GEORGE QUEIROZ -

Posso, o Michelle, eu posso fazer um último comentário, me desculpe, interesse nessa nesse assunto. Mas de qualquer forma, é o fato de ser feita uma estrutura cicloviária na. Em vias coletoras tal, o que vai acontecer é que o ciclista vai continuar, vai ter ciclista e o ciclista vai ser chamado de irresponsável ciclista vai continuar na Avenida Santo Amaro, sim ou sim, como ele continuava na Avenida Paulista quando a CET mandava ele ir para Alameda Santos. Isso é linha de desejo. O ciclista Maduro vai pra calçada de qualquer jeito, ciclista mais experiente, vai para o leito carroçável e as ciclofaixas de bairro vão ser utilizadas por pessoas do bairro por pessoas menos experientes, é o que vai acontecer, então, lutando ou não com isso é o que vai acontecer, enfim, são custos, do que se decide, e vai continuar tendo pressão para ter ciclofaixa, na Avenida Santo Amaro, enquanto ela não acontece, só isso. Obrigado, agradeço e se puder, realmente, ser pensado ainda num segundo tempo que houver, enfim, gostamos dessa consideração, apesar de entender as dificuldades técnicas. Obrigado

02:33:18 MICHELE PEREA - George, obrigada. Oswaldo.

02:33:20 OSWALDO RAFAEL FANTINI - como falou de calçadas, somos obrigados a defender, uma posição. Eu acho que a prioridade é sempre do pedestre, respeito o George, ele acredita nisso, Se houver possibilidade de compartilhar, ele tá propondo isso. Mas veja pra você ter uma calçada que foi alargada, ela deve estar no osso já, então você tem uma calçada dividida, você tem uma parte junto á guia que é no mínimo 70, e lá deve ser 1m, que é faixa de serviço que não vai ser possível utilizar, você tem a faixa livre, que é o restante, sem falar em 4m. Seria 3m, agora como se calcula a faixa livre, a Norma diz que é pela quantidade de pessoas que circulam pela região ou então pelo Decreto Municipal, metade da largura da calçada, que no caso seria 2m de faixa livre. Agora tira 2m. Eu acho que só 1m vai ser difícil colocar uma faixa de ciclovia, mas eu respeito a posição, mas sempre defende a pessoa pedestre, é isso.

02:34:44 GEORGE QUEIROZ - Estou tranquilo é só porque, temos o nosso espaço e que ficamos sem, ficamos sem nenhum, tem espaço para carro, ônibus, pedestre, mas não tem para o ciclista sabemos que é possível compartilhar, não é uma coisa de outro mundo. Eu falei, tem na São Luís, isso é uma coisa muito normal no mundo, compartilhar, mas é a ideia de que ficamos pra escanteio estamos acostumados, mas sempre tentamos imaginar que se nos organizarmos direitinho, conseguiremos um pouquinho de espaço, mas sabemos que a Avenida Santo Amaro é uma questão muito complicada, é muito dinheiro que vai ser envolvido, é uma intervenção que vai mudar muita coisa, mudar visualmente, e quando ficamos para escanteio, para o cantinho, para o lado de lá fica esse gosto amargo de se sentir, claro que o pedestre tem a sua prioridade, que o ônibus tem sua prioridade, mas o carro também ficou, ficamos atrás do carro, é uma discussão quase filosófica.

02:36:07 OSWALDO RAFAEL FANTINI - Eu só vou falar uma coisinha também, George, sem fazer críticas só por uma posição. Ciclovias, você disse que pessoas com deficiência podem andar cadeira de rodas, realmente, ela tem autorização para andar sobre a ciclovia, mas se for um percurso muito longo, talvez vale a pena, mas se eu tiver que entrar no meio do quarteirão, eu não vou ter acesso para a calçada e depois entrar no imóvel, porque tem a guia, então ela fica restrita, mas ela permite, mas o que pregamos é que ela ande na calçada, e se não tiver calçada, vamos tentar fazer calçada.

02:37:01 GEORGE QUEIROZ -Porque na verdade, é só uma observação da realidade, nós, ciclistas vemos muitos cadeirantes, porque as calçadas são absurdamente ruins da cidade, são muito ruins quando à ciclofaixa, é muito normal ver cadeirantes. Isso foi incluído, oficialmente e acaba sendo um recurso intermediário. É ideal? Claro que não é, mas no mundo real vemos acontecer muito porque acaba se vendo cadeirantes no leito carroçável dada a qualidade absurda das calçadas, então, entendemos que nós, como não motorizados, não oferecemos um risco tal qual os veículos motorizados. É uma coisa intermediária, é um diálogo possível, estamos falando de um espaço restrito, mas eu acho que o conflito entre cadeirante, ciclista e pedestre, ele é muito menos projetado, quem vai na Avenida São Luís, imaginando até poucas bicicletas do que a bicicleta num corredor de ônibus, disputando um espaço com as máquinas mortíferas, então por isso se acredita que há uma possibilidade de negociação um pouco mais humana, mas depois precisamos ver o mapa dessa estrutura paralela também que vai acontecer. De qualquer forma, é uma coisa pra pensarmos mais pra frente, é óbvio em todos os projetos, se ter esse novo paradigma de incluir todo mundo, ciclistas, cadeirantes, pedestres, todo mundo, obrigado.

02:38:58 MICHELE PEREA - Obrigada, George. Eu não vejo mais nenhuma mão levantada alguém quer complementar sobre essa pauta. Então eu agradeço muito a Antonia e ao Luiz pelo complemento. E vamos agora, seguindo a reunião, aprovação da ata, posso considerar, desculpa, Antonia.

02:39:20 ANTONIA GUGLIELMI - Eu vou pedir licença para me retirar da reunião, obrigada pela oportunidade. E a gente fica à disposição.

02:39:29 MICHELE PEREA - Muito obrigada por ter aceito o convite. Então dando sequência eu queria saber se a ata está aprovada, podemos aprová-la? Perfeito, aprovada. Dalton.

02:39:59 DAWTON GAIA - Acho que é muito importante a história da democratização dos espaços urbanos requalificando toda essa infraestrutura local e esses projetos que estão sendo previstos aqui tanto pela Antonia aqui com a postura do George, é claro que não podemos deixar de pensar nos modos ativos. Quando se observa, se vê um projeto como esse, de reestruturação de um corredor tão importante como o da Avenida Santo Amaro, claro, pensando na quantidade de pedestres que hoje tem, na possibilidade de ter aí um embate até entre o pedestre e o ciclista essa experiência tem demonstrado que em alguns casos é bom separar, tivemos uma experiência aqui na recentemente Avenida Sumaré, por exemplo, que colocou pedestre junto com a ciclovia, termina dando alguns conflitos que poderiam ser evitados se estivessem separados. É lógico, não podemos tirar a razão do George, dizendo do desejo, do ciclista, de estar sempre andando em linha reta que é um dos conceitos da implantação da ciclofaixa que é a linearidade, que são caminhos mais curtos, que se quer percorrer, mas não podemos deixar de pensar que o pedestre, ele é realmente a pessoa principal e tem se observado em todo e qualquer projeto tem que ser pensado dessa forma. O mais importante é que se ofereça um caminho alternativo, como a CET está propondo, um caminho alternativo, então nós vamos oferecer um caminho alternativo. E se algum ciclista, por algum motivo. Não se sentir estimulado a utilizar esse caminho, talvez ele siga pela Avenida Santo Amaro, mas é responsabilidade do Poder Público, sim, oferecer um caminho alternativo, capaz de fazer com que esse trajeto proposto tenha segurança, confiabilidade, conforto e tudo o que se busca nesta rede cicloviária que estamos propondo na cidade de São Paulo. Muito obrigado a todos. A reunião foi muito boa, cumpriu o seu papel inteiramente aqui. Agradeço a todos os representantes e todas as pessoas que estiveram aqui apresentando seus trabalhos. Foram trabalhos excelentes, todas as apresentações foram ótimas. Muito obrigado.

02:43:16 GEORGE QUEIROZ - Dalton, está me ouvindo, só um segundo, acabei me ausentando, da pasta da reunião por motivo pessoal. Eu sei que ela está sendo gravada, eu como conselheiro posso requerer a gravação dessa reunião para assistir essas primeiras pautas, é possível.

02:43:38 DAWTON GAIA - Não vejo problema a princípio, não vejo problema.

02:43:41 GEORGE QUEIROZ - Vocês me orientam, eu faço isso pelo Sampaio - Qual a melhor forma de rever porque perdi a primeira hora de reunião eu peço desculpas, mas eu vejo pelo Sampaio - Michelle, Pela Secretaria,

02:43:59 MICHELE PEREA - em alguns dias disponibilizaremos a ata, que é bastante fiel, também ao que foi falado.

02:44:04 GEORGE QUEIROZ - porque como teve apresentações, eu gostaria, enfim, se é um interesse para ter tudo fielmente, se for possível, ter acesso à gravação, eu agradeceria.

02:44:21 DAWTON GAIA - Você vai nos mandar uma solicitação via CMTT, é isso.

02:44:27 GEORGE QUEIROZ - Tá bom, perfeito.

02:44:28 SAMPAIO - E colocar as apresentações na página da CMTT, É uma prática que deve ser iniciada, que talvez seja bem interessante também.

02:44:40 MICHELE PEREA - Isso já é feito. Todas as Apresentações são colocadas, juntamente com a ata na página da CMTT, tanto da reunião ordinária quanto das câmaras temáticas.

02:44:54 GEORGE QUEIROZ - Ótimo.

02:44:59 DAWTON GAIA - Bom. Considero a reunião encerrada aqui. Bom dia a todos.

02:45:09 SAMPAIO - Bom dia, obrigado, foi muito bom.

02:45:12 MICHELE PEREA – Bom dia a todos, obrigada. Oswaldo me manda apresentação.

ENCERRADA

CHAT:

[09:01] Sandra Ramalhos (Convidado)

Eu convidei algumas pessoas do segmento de pessoas com deficiência, não estranhem se pedirem pra entrar.

[09:06] Pedro Caique Leandro do Nascimento

Pedro Caique, suplente SGM

[09:08] Katia Canova (Guest)

Bom dia! Katia Canova, representante das OSC

[09:14] Ana Jarrouge (Convidado)

Ola bom dia, Ana Jarrouge - SETCESP

[09:53] INSTRUTOR CARLOS RABELO

PARABÉNS HUMILDADE EM RECEBER CRÍTICAS E USAR PARA APERFEIÇOAMENTO É O GRANDE SUCESSO

[10:27] SMDHC - CPDDH - Coordenação de Promoção da Igualdade Racial bom dia a todos. Sou Célia Cristina da Secretaria Municipal de Direitos Humanos e Cidadania da Coordenação de Promoção da Igualdade Racial, estou saindo da reunião devido ao agendamento de hoje. Quero agradecer e parabenizar á todos pelas informações até aqui passadas.

like 1

[10:28] Michele Perea Cavinato Bom dia, Célia! Obrigada!!

[10:33] Bruno da Costa Pessoal, devido a demandas de trabalho terei de me ausentar da reunião.

Desejo boa continuidade do encontro a todes.

[10:37] INSTRUTOR CARLOS RABELO

Sra Sandra Ramalhos como faço para entrar em contato com a Sra

Meu whatsapp 11 988063111

[10:46] Sandra Ramalhos (Convidado)

Sandra Ramalhos - 11 962352546

[10:55] Myrna dos Santos Melo acho que o microfone não esta funcionando mesmo, desculpa.

[10:55] Sandra Ramalhos (Convidado)

Deixa escrito Mirna

[10:57] Lucian De Paula (CTB) gente, com licença vou precisar sair

[11:15] Valeria Beu Sedersp

Desculpe tenho que sair em razão de outra reunião. Bom trabalho à todos.

[11:17] Gabriela Morita (Convidado)

Pessoal, peço licença pois terei que seguir para outra reunião de trabalho.Obrigada!

[11:33] PMSPEventos028 O E-MAIL É: cmtt@prefeitura.sp.gov.br

[11:33] Coletivo Ciclocentro_sp (Vanderlei Torroni) (Convidado)

não dá para entender direto.

[11:41] Coletivo Ciclocentro_sp (Vanderlei Torroni) (Convidado)

hipoteticamente falando, não é!

[11:42] Coletivo Ciclocentro_sp (Vanderlei Torroni) (Convidado)

acabei de cruzar com um na Conselheiro furtado.

[11:44] Ana Jarrouge (Convidado)

sim

[11:44] Coletivo Ciclocentro_sp (Vanderlei Torroni) (Convidado)

ok

[11:44] Cristina Soja- CET (Convidado)

sim para a ata

[11:46] Coletivo Ciclocentro_sp (Vanderlei Torroni) (Convidado)

igual a água da chuva...

[11:46] Coletivo Ciclocentro_sp (Vanderlei Torrioni) (Convidado)
corre pelo caminho mais fácil.

[11:46] Coletivo Ciclocentro_sp (Vanderlei Torrioni) (Convidado)
o ciclista é claro