

Reunião da Câmara Temática de Mobilidade a Pé (online)

Data: 12.07.2022

Horário: 10h

Participantes – Poder Público:

Arlete - CET
Dawton Gaia - SMT AT
Fabio Nigro Gonzalez - CET
Lilian Rose Freire - UNICET
Marcos Alessandro Ruiz - SETRAM
Michele Perea Cavinato - SMT AT
Paulo Matias - SETRAM
Rogerio de Oliveira Ramos - SMT AT
Rogerio Santos - SMT
Rose - CET
Rosemeiry - CET
Rosi - CET
Sergio Barnabé - CET
Sonia Fatima - SMT AT
Telma Micheletto - CET
Vanessa Gac Leal - SETRAN

Participantes – Membros da CT Mobilidade a Pé :

Elio Camargo
Gilberto de Carvalho
Mauro Calliari
Sandra Ramalhos

Observadores:

Ana Claudia
Bruno Santana do Nascimento
Dilti Xavier
Leandro Aliseda
Leandro Frenham Chemalle
Maria Ermelina Brosch Malatesta
Pedro Valente
Vânia Sacarrão

Pautas:

1. Pesquisa envolvendo pedestres (com base no relatório entregue pelos Conselheiros desta Câmara):
 - a. Retorno da SPTrans sobre os assuntos relacionados ao transporte público e
 - b. Andamentos dos trabalhos da CET.

2. Rota Escolar Segura – Pari

3. Rede Prioritária de Pedestres

DAWTON GAIA – Bom dia, vamos dar início a mais uma reunião da câmara temática de mobilidade a pé, hoje teremos três pautas:(leu as pautas citadas acima), da reunião passada ficou pendente informação sobre o transporte público a equipe da SPTRANS pediu para aguardarmos para a próxima reunião e achei prudente esperar já que eles ainda não tinham todas as informações.

MICHELE PEREA CAVINATO – Bom dia, a primeira pauta é mais um informe, que são os andamentos da pesquisa que a Lilian trouxe para nós. Lilian?

LILIAN ROSE FREIRE – Nós já iniciamos a pesquisa do vermelho piscante, dividimos a equipe em três frentes, que seria o entendimento do vermelho piscante, depois tem a ver com o tempo, tanto o tempo de espera na calçada, quanto o tempo da travessia e as entrevistas com os técnicos para saber como é feita essa medição da travessia em cada local, e já estamos estudando todas e fazendo o roteiro das entrevistas para não deixar nada de fora e não ser enrolado nas questões. Do vermelho piscante nós acabamos a coleta de dados de entrevistas foram em 11 locais e incluímos locais com travessia de muita gente e em todas as regiões, e englobamos horário de entrada e saída de escolas entre 11 e 13 horas, e também perto de hospitais, AMAs, postos de INSS, para pegarmos tanto pessoas mais vulneráveis, mobilidade reduzida e idosos, e temos uma mostra bem representativa deste grupo, inclusive entrevistamos muitas crianças com as mães anotamos a idade das mães e fizemos a indicação quando a gente falou com as crianças para ser ter um relatório de percepção, acho que essa parte está muito boa, inclusive porque normalmente precisamos de 405 entrevistas para ter uma margem de erro de 5%, e já estamos com 711 foi quase o dobro do que a gente precisava. Ainda há muita questão aberta, por exemplo, o que a pessoa entende do vermelho piscante? Qual sentimento em relação ao vermelho piscante? Inclusive essa última fizemos um pré-teste para ver o que as pessoas respondiam para a gente montar as alternativas, então está com bom rigor técnico. A próxima parte eu vou falar com a Sandra ramalho com o senhor Élio para montar dois grupos focais, um de idosos e um de mobilidade reduzida e com isso encerrar o vermelho piscante, e na próxima semana iniciar a coleta de dados e estudo da percepção do tempo de pedestre na travessia, nós já fizemos uma pesquisa como essa que foi muito bem, na época foram mais de 10 dias em campo para testar mais é bem interessante porque observamos o movimento das pessoas, se tem botoeira ela apertou? Quanto tempo esperou? Iniciou a travessia no momento certo? Ou aproveitou uma brecha? Anotamos e cronometramos tudo e ao final pedimos uma entrevista e a cada três pessoas observadas um da entrevista, como é mais trabalhosa vamos fazer só em cinco locais, um em cada região, inclusive vou pedir ajuda da Edilene para nesses mesmos locais fazer a contagem do percentual de pessoas que está atravessando no verde, no vermelho piscante, e correm e aproveitam uma brecha. A gente está caminhando, dúvidas podem perguntar para mim, ou para o Sérgio, estamos à disposição.

DAWTON GAIA – Quando você muda de 400 para 700 entrevistados a margem de erro reduz?

LILIAN ROSE FREIRE - Não reduz, para se ter uma ideia para uma margem de erro de 4% é preciso de quase 2000 entrevistas, no caso essa amostra é mais representativa para a cidade, se quiséssemos por região teríamos que fazer no mínimo 400 entrevistas por região, acho que na zona sul chegamos perto de 400, porque o pessoal vê a CET e quer dar entrevista, foi muito interessante e os pesquisadores adoraram.

MICHELE PEREA CAVINATO - Obrigada, Lilian. A Rose levantou a mão.

ROSE - O Lilian bom, você poderia encaminhar para a gente os locais que você está trabalhando? Para a gente ter ciência, ver se tem alguma coisa que a gente queira especificamente para poder te reiterar, se puder mandar a relação dos locais, agradeço.

LILIAN ROSE FREIRE - OK, faço a lista e mando via Michele.

MICHELE PEREA CAVINATO – Mauro?

MAURO CALLIARI - Lilian, que bom que está andando essa pesquisa super legal, você estar esse status para nós e só pra gente se planejar, quando for pautar para quando você acha que a gente pode ter resultados? Vale a pena fazer primeiro da fase quantidade e depois colocar o resultado dos grupos focais ou esperar tudo junto.

LILIAN ROSE FREIRE - Acho que é bom esperar tudo junto, claro que essa do piscante eu já vou ter, mas quando a gente for na segunda, pode ser que na análise e cruzamento de dados a gente perceba alguma coisa diferente, acho que entre o nosso grupo a gente pode ir comentando, falando oficiosamente, mas para gente soltar um dado oficial, acho que é melhor aguardar.

MAURO CALLIARI - Então vamos deixar tipo para setembro, lá para frente é isso.

LILIAN ROSE FREIRE - O prometido seria para setembro, mas eu acho que essa do piscante até agosto estará toda fechada já começo de agosto.

MAURO CALLIARI - Só uma dúvida em relação à mostra que é em algum desses lugares escolhidos, tem semáforo de 2 pistas que a pessoa tem que chegar até ao meio e depois a outra metade? Porque eu sei que isso deve mudar um pouco a percepção também.

LILIAN ROSE FREIRE - Tem sim, e muda bastante a pessoa não sabe se aquele vermelho picante é só até o canteiro, ou tem que dar continuidade.

MAURO CALLIARI - Ótimo, muito obrigado, boa sorte.

MICHELE PEREA CAVINATO - Meli?

MARIA ERMELINA BROSCH MALATESTA - Bom dia, eu passei para a Lilian uns links com informações de estudos sobre velocidades de pessoas idosas e queria um retorno dela, se já foi de alguma utilidade no desenvolvimento do trabalho, ou se terá utilidade? E também um retorno sobre a possibilidade da gente participar de alguma forma na elaboração das perguntas?

LILIAN ROSE FREIRE - Todos os manuais e links você passou, estão com um grupo empenhado no estudo, como eu tinha falado, antes da gente montar o roteiro, nós ainda vamos conversar com alguém do DCS - Departamento de Controle de Semaforos para saber como é feito o calculo e pensar melhor essas questões, é nesse momento que a vamos te chamar na hora de fazer esse roteiro.

MARIA ERMELINA BROSCH MALATESTA - Está ótimo, Lilian, obrigada.

MICHELE PEREA CAVINATO - Obrigada Lilian, só reforçando que o Dalton falou a SPTRANS vai trazer na próxima reunião, o que eles tiverem e na verdade a Cris nos pediu para trazer mais para frente, porque ela falou que várias coisas que foram pedidas, eles têm em pesquisas recentes, então eles querem compilar, ver se realmente estão alinhadas com que foi pedido para trazer um resultado bom para cá. Então vamos a segunda pauta, Rose?

ROSE - Fiquei com a incumbência de apresentar esse trabalho no qual entrei em determinada etapa, então eu fiz um compilado do histórico, e provavelmente não terei todas as respostas que vocês precisem, porque eu também tenho algumas questões para entendimento, mas acho que o que temos é o suficiente para mostrar a como foi esse processo, como está sendo e o produto que a gente chegou que acho que é interessante.

Apresentação 1 – Rede de Mobilidade a Pé da cidade de São Paulo.

ROSE - Esse trabalho da cidade Tiradentes foi concluído em 2021 e está em processo de licitação vai ser desenvolvido o projeto e posteriormente acredito que a implantação, dando mais um uma possibilidade de avaliação e atualmente a gente está com uma rede nessa etapa de trabalho que seria validar toda a rede preliminar aguardando um posicionamento da direção da empresa em função das prioridades do plano de metas, é isso e estou a disposição.

MICHELE PEREA CAVINATO - Rose, obrigada. Meli?

MARIA ERMELINA BROSCH MALATESTA - Rose, parabéns o trabalho realmente está caminhando de forma excelente. Em relação a aquelas graduações hierárquicas do estudo da ANTP que você disse não ter entendido direito estou a disposição para explicar agora ou quando for conveniente.

MICHELE PEREA CAVINATO - Meli, acho que enriqueceria se você puder dar uma explicada.

MARIA ERMELINA BROSCH MALATESTA - É claro se puder colocar o slide, fica melhor para explicar.

ROSE – Meli, não existe uma única hierarquia, entendi que aquela foi a definida em consenso e a gente trabalhou com ela como foi proposta. O nosso objetivo é, após a validação, verificar se a gente escolheu a melhor hierarquia seria esse o nosso objetivo.

MICHELE PEREA CAVINATO – Mauro se você quiser seguir no seu comentário enquanto localizo o slide?

MARIA ERMELINA BROSCH MALATESTA - Eu tenho dúvidas posso continuar? Não entendi o critério adotado para definir essa rede de 2021? Outra é a ANTP usou a divisão da rede OD, não seria possível a CET já adotar como estratégia de logística a divisão por subprefeituras, ou GETs? E por último quais são os tipos de projeto que serão licitados?

ROSE - Com relação as divisas OD essa também foi a nossa percepção inicial, por isso escolhemos a cidade Tiradentes, onde a zona OD coincide com os limites da subprefeitura e a selecionamos como piloto para entender a complexidade do trabalho, não iria comentar hoje mais selecionamos uma segunda área piloto, que seria para as ruas completas mas também com olhar da rede, escolhemos a região do entorno do terminal Vila Nova Cachoeirinha que é zona de prioridade um e pega 2 subprefeituras, e a gente está indo meio devagar mais estamos conseguindo trabalhar tranquilamente com as duas subprefeituras a Casa Verde e Vila Nova Cachoeirinha e com outros órgãos que envolvem essas regiões. Essa rede de 2021 foi feita através de vistorias virtuais, de discussões internas, de todo o trabalho da ANTP e da experiência do nosso pessoal de pedestre principalmente onde com certeza consideramos pegar uma via que é crítica e trabalhar independente de subprefeitura e divisa operacional, agora estamos resgatando isso para ver como trabalhar com essa extensão de vias, porque a rede não tem limites físicos, ela permeia a cidade toda, com foco em torno de terminais não se esquecendo do primeiro deslocamento, que é até o ponto de ônibus. O nosso objetivo é uma metodologia que permitisse, por exemplo, as áreas operacionais em zonas críticas ter um pouco do olhar do que a gente fez em cidade Tiradentes, acho bem ambicioso, considerando inclusive, que não está mais na meta, e nesse cenário perde um pouco de força, mas nós não perdemos o trabalho de vista, apesar das de todas as mudanças de direção e tudo. É um trabalho muito rico e pioneiro.

MARIA ERMELINA BROSCH MALATESTA – É trabalhoso, porque é pioneiro e esse trabalho que a CET esta fazendo da rede de mobilidade a pé é importantíssimo, estou tão empolgada.

ROSE - Coloco sempre a fundamentação legal para as pessoas lembrarem que nós temos compromissos legais definidos que têm que ser cumpridos de alguma maneira, esse trabalho eu entendo que ele vai ter muitos filhotes, por exemplo, a gente tem o Observatório da mobilidade. Falando da hierarquia do estudo da ANTP a dúvida é o que seria considerado alto e o que seria considerado baixo, porque eu não achei esse indicador e nesse momento ele não é importante, mas você tiver informações.

MARIA ERMELINA BROSCH MALATESTA - Eu explico, quando esse trabalho foi feito na ANTP tínhamos três bancos de dados, o mapeamento da rede viária, o banco de dados OD das viagens a pé e o de localização dos atropelamentos na cidade.

Ver pagina nove da apresentação um.

Essa tabela foi baseada nisso, primeiro: a densidade que não dá para você saber a densidade de cada via, mas você tem uma média de pessoas que circulam pelas vias em cada área, é um dado teórico, segundo: mortos equivalentes também são uma média do número de mortos de acordo com a aquele banco de dados e terceiro a periculosidade é exatamente o índice onde você divide o número de mortos pela extensão da via. Então, por exemplo, onde tem três “A” são os mais significativos que tem esses valores mais altos.

ROSE - Meli, isso aí eu compreendo o que eu não compreendo se é um valor numérico que define o A ?

MARIA ERMELINA BROSCH MALATESTA – É foi sim, esse trabalho foi feito em 2018, e o Adolfo Laranjeira definiu essa parte matemática, mais de qualquer maneira o A A A é que os dados foram maiores e a classificação foi sucessivamente segundo lugar, os que tinha os dois números mais altos o índice de periculosidade era uma coisa também importante, porque a gente tem tinha que dividir,

hierarquizar essas caracterizações, obtidas em cima de banco de dados, espero que o grupo todo tenha entendido, eu continuo a disposição, não agora se não, vou tomar muito tempo, mas se vocês quiserem a gente marca uma reunião para isso.

ROSE – Meli esse entendimento nós tivemos no grupo e aceitamos e adotamos e acho que isso só enriquece o trabalho porque está se falando em densidade, em periculosidade e não apenas em número de acidentes.

MARIA ERMELINA BROSCH MALATESTA - É porque o número em si não adianta nada, tem que relativizar, por exemplo no centro da cidade deu intenso, vocês viram aquele mapa, não é tanto pelas condições físicas da estrutura da rede, lá tem calçada, tem um problema ou outro, mas não dá para comparar em vias de periferia onde não tem calçada, lá é porque tem muita gente.

ROSE - Então só para consolidar essa informação, eu acho que vale a nossa conversa paralela, quando a gente selecionou algumas áreas de piloto, que foi o primeiro cidade Tiradentes por essa características que eu mencionei a ideia era exatamente não pegar nada na área central, porque a gente tem muitos trabalhos que nos subsidiariam e a gente tem menos trabalhos nas áreas periféricas e quando a gente escolheu um segunda área já estava na pandemia e a gente viu que a zona leste era um dos focos principais e a zona norte, por isso que a gente foi para a Vila Nova Cachoeirinha, que tinha o terminal, tem um hospital que é referência, tentamos encontrar mais indicadores para somar não finalizamos o trabalho, os projetos foram focados na caminhabilidade melhorando as condições de circulação do pedestre, verificando o tempo de travessia, verificando as condições da via em termos de conforto também é conversamos com ILUME, com subprefeitura, com todos os órgãos que podem estar envolvidos conosco para avançar num projeto mais amplo.

MARIA ERMELINA BROSCH MALATESTA - Só para entender o tipo de projeto, é uma caracterização das necessidades ou é a obra física? Uma revisão de tempo semafórico ou de calçada, implantação de faixa elevada, o que seria? Só para a gente entender melhor.

ROSE - Os dois, estamos articulando com os outros órgãos, principalmente SPTRANS porque ponto de ônibus é um problema seriíssimo desde o local, até o tipo de ponto, do conforto, da informação, então o trabalho vai em duas frentes. Fizemos vistoria noturna com a ILUME para identificar os pontos que os usuários mostravam com iluminação deficiente e eles se comprometeram a melhorar o que fosse possível, conversamos com a sua prefeitura Cachoeirinha que tem problema sério com ambulante, a gente propôs a utilização de uso da via preservando o ambulante, que é um problema social quase insolúvel e os projetos, por sua vez, trabalharam avanços de calçada, principalmente junto a travessias, faixa elevada em alguns lugares.

DAWTON GAIA – Bom desculpem a discussão esta muito rica mais virou uma coisa pontual e esta se estendendo muito, já esta claro que elaborar um plano envolve necessariamente cumprir uma sistemática de trabalho em etapas a partir da proposição do Trabalho tem o diagnóstico, prognóstico, comparação de soluções, definição de diretrizes, definição e detalhamento das ações, quantificação de custos, recursos materiais e humanos, determinação de metas e finalmente a implantação.

MARIA ERMELINA BROSCH MALATESTA - Só mais uma coisa, rapidinho na legislação que você falou não deixa de colocar a LBI.

ROSE - Sim, Claro, tem razão.

DAWTON GAIA - Vamos lá.

MICHELE PEREA CAVINATO – Obrigada, Rose. Obrigada, Meli. Mauro?

MAURO CALLIARI – A discussão avançou e não pretendo voltar, só queria falar uma coisa acho que esse trabalho que a Rose mostrou e a Meli tem um entusiasmo em cima disso. Eu acho que o trabalho é completamente justificado, acho que nós temos na mão um veio de ouro que a gente tem que continuar explorando, acho que o desafio agora Rose, como você mesmo disse isso vai gerar muitos subprodutos, como já deu, por exemplo, o projeto ruas completas, nós vamos ter que pautar várias conversas ao longo dos próximos meses para não deixar esse negócio sumir ele tem que ser a moldura de qualquer conversa que a gente tiver, se a gente for falar sei lá de PEC? Como falar de PEC sem falar da rede de caminhabilidade? É como falar de plano de metas sem ter uma meta de

quilômetros quadrados (não metros quadrados, vamos acabar com isto de metro quadrado que é só para enganar, 1.000.000 de metros não significa nada) tem as questões técnicas, a coisa da compatibilidade das regiões da OD com os territórios das próprias subprefeituras, tem uma série de coisas, variações na direção da empresa, que às vezes dá mais prioridade ou menos, e aí é uma preocupação que eu acho que o Dalton tem que endereçar não hoje, evidentemente, mas cada vez que troca um secretário e a gente trocou sete secretários nos últimos seis anos ou algo assim, a gente corre o risco de alguém começar a falar agora esquece a rede de caminhabilidade, vamos falar de faixa azul, quando na verdade uma coisa não deveria prescindir da outra e a gente deveria manter. Estou vendo aqui uma dezena de subpautas que a gente vai ter que depois trabalhar, mas a minha sugestão é que toda vez que a gente for falar de qualquer um desses temas, você falou de dois: cidade Tiradentes e Vila Nova Cachoeirinha que são subprodutos de uma das grandes famílias que vão surgir, tenho impressão de que há outras e a gente tem que agora ser muito CDF mesmo, para poder colocar uma listinha de coisas que a gente vai ter que acompanhar e a minha exortação se a gente puder falar disso, é que nunca mais a gente faça um plano de metas sem falar da rede preliminar de caminhabilidade é agora não mais preliminar que ela vire prioritária e vá casando com os outros arquivos que vão surgindo, porque agora tem novos mapas que surgiram nos últimos tempos, por exemplo, de largura de calçada, isso que você falou da observação e da condição de caminhabilidade em alguns lugares vai se atualizando, mas assim não pode refazer esse trabalho, que foi todo um processo exaustivo. O nosso desafio é você ajudar, essa a Câmara temática ajudar, o CMTT e a CET ajudar que essa rede seja sempre a moldura de tudo, agora tem a revisão do plano diretor e tem os planos de bairro que deveriam começar com esse diagnóstico você falou que tem 320 mapinhas desenhados, isso já é base para um plano de bairro. A cidade de 15 minutos que Paris fala, se a gente fizer isso nós vamos ter a cidade de 15 minutos aqui. Por enquanto é uma cidade de 2 horas e 40, mas a gente vai chegar lá.

DAWTON GAIA – Eu acrescentaria além do pedestre a bicicleta e o transporte coletivo, essa é a moldura a partir da qual devemos fazer todas as reflexões para que a cidade seja reconstruída como ela deve ser. Esse mapa preliminar é maravilhoso, tem profundidade, é muito significativo e é o ponto de partida irreversível, a partir daí a gente tem que caminhar e impulsionar cada vez mais, e as ações tem que ser feitas em cima dele. Acho que a gente tem que mudar de pauta. A Telma levantou a mão.

MICHELE PEREA CAVINATO – Telma, pode fazer sua pergunta e depois por favor já emenda na sua apresentação.

TELMA MICHELETTO - Bom dia, eu queria saber da Rose, se é possível termos esse mapa disponibilizado para a gente conseguir colocar dentro do mapa da cidade e ver essas áreas e também partir daí para fazer algumas histórias de segurança. Falou-se porque a gente escolheu a área central? Porque tem muito pedestre, talvez se tivesse esse mapa antes, a gente conseguisse escolher alguma outra área. Então gostaria muito de ter esse mapa na mão, para trabalhar.

ROSE – Acho que você ter um mapa não há problema, mas só pra você ficar tranquila, tudo o que observamos de trabalhos, por exemplo, as áreas calmas temos lançado no mapa para ver qual hierarquia esta e se não poderíamos repensar essa hierarquia, a gente está com esse cuidado até para validar melhor a ferramenta e apresentar para as pessoas que tomam as decisões como um instrumento útil e que merece realmente esse olhar. O mapa pode ser disponibilizado depois conversamos para ver como faremos.

TELMA MICHELETTO – Dawton, acho que se esse mapa for disponibilizado pela secretaria, a força que vai ganhar a mobilidade a pé e a bicicleta em cima desse mapa, pode ser o marco mesmo como estão dizendo. Posso emendar apresentação?

MICHELE PEREA CAVINATO - Só agradecer a Rose muito obrigada fantástico trabalho.

TELMA MICHELETTO – Vou apresentar um dos programas que priorizam o pedestre e que faz parte do plano de metas, que faz parte do plano vida segura e que partiram do mapeamento de acidentes com menores de 18 anos, já havíamos feito Itaquera, o Jardim Nakamura, o parque São Rafael (que apresentei na reunião passada) e agora o Pari que foi indicação da área de educação de trânsito feita

a partir do trabalho que eles desenvolvem em centro comunitários onde tem muitos idosos e elas perceberam as dificuldades que as pessoas tem nesta região, inclusive eu as convidei para falar um pouco sobre este trabalho.

Apresentação 2 ROTA ESCOLAR SEGURA - PARI

ANA CLAUDIA – Bom dia, como a Thelma disse essa demanda surgiu a partir de um trabalho que nós realizamos com os idosos, inclusive quando nós chegamos na comunidade tinha havido um acidente grave, um caminhão levou o corpo da vítima a vários metros, aquele corpo ficou na via em frente da escola, isso fez a gente se mobilizar para descobrir como melhorar a segurança e chegamos na Telma, que entrou com o rota segura e nós fizemos o atendimento naquela escola estadual que ela apontou ali na alça da marginal e fizemos com os idosos na Vila dos idosos duas vezes, nossas atividades são bem dinâmicas essa especificamente tinha a esquete do pessoal de teatro, as nossas atividades com eles terminam com bingo, onde a gente reforça tudo o que foi falado, porque foi identificado a questão da dificuldade de deslocamento deles, a questão dos caminhões e os pontos onde não tinha visibilidade e enquanto isso não era resolvido por projetos, a gente precisava dar orientação de como que eles iam se comportar para não serem vítimas de acidente, a gente foi mostrando para eles o que eles poderiam fazer para circular em segurança enquanto não fosse resolvidos aquelas demandas, que eram muitas, e a gente vai trabalhando em vários momentos da atividade, a gente passa uma vez o conceito de uma maneira mais abstrata e depois continua reforçando de um modo mais concreto. A gente tinha muita queixa deles em relação ônibus, que não para perto do ponto, ônibus que não para, para o idoso e que procedimento eles poderiam ter em relação a isso, e tivemos um retorno muito positivo do pessoal dessa comunidade. Foram vários dias para poder atender o maior número de moradores e da escola também, os alunos vieram aqui no CETET por vários dias.

ARLETE – É muito importante e muito gratificante para nós ouvir tudo isso que esta sendo dito hoje aqui porque na área de educação, principalmente no departamento de educação a distância, nós sempre trabalhamos com foco no pedestre, esse sempre foi o nosso grande objetivo, trabalhar não só o comportamento do pedestre, mais a possibilidade de ter uma cidade mais adequada para ele, então é muito importante para nós poder trabalhar em parceria com a área de segurança, com a área de engenharia e outras áreas da CET para que o nosso discurso não cai no vazio, para que não fique só gente dizendo, a prioridade é do pedestre, o mais importante na via é o pedestre, a cidade tem que ser devolvida para as pessoas, essa parceria é fundamental, por exemplo, na rota segura foi fantástico ver que todo o nosso discurso teve uma contrapartida real de intervenção viária que trouxe benefício para a população que trouxe uma situação mais humana e acolhedora, junto com o discurso educativo de conscientização tanto do pedestre quanto do condutor em geral, de que a prioridade dentro da cidade tem que ser o pedestre e de que o mais importante dentro da cidade são as pessoas. E a cidade tem que ser humanizada.

TELMA MICHELETTO - Obrigada, Ana Cláudia e Arlete. Elas são bárbaras no trabalho dentro da escola, dentro da comunidade, ajudam muito a conscientização das pessoas, e ajudam a trazer para nós o que a comunidade quer quais as necessidades, do que precisa o que faz uma complementação com nosso trabalho e essa complementação junto com o trabalho da área e da Lilian Rose é muito rica para a área de segurança.

ANA CLAUDIA – Complementando nós fizemos um trabalho com o pessoal do complexo da Lexus Jafet que é um conjunto residencial que está sendo construído para 5000 famílias que devem ocupar ainda este ano e eles nos mandaram o mapa de todo o complexo, são 6 ou 7 prédios, a gente fez esse trabalho durante a pandemia, o rapaz do empreendimento mandou fotos do local onde nós vimos o ponto de ônibus, a faixa de pedestre que dava no meio do mato, o comércio, e o tempo de deslocamento a pé das pessoas até o ponto de ônibus de 20 minutos essas questões chamaram muito a nossa atenção. Foi um desafio porque nós fizemos essa oficina para arquitetos e tivemos que mostrar para eles e dizer vocês não conseguem colocar um caminho para essas pessoas descerem pelo meio do conjunto habitacional, em vez de dar uma volta de 20 minutos para chegar ao ponto de ônibus e agora, vendo todo o trabalho que vocês fazem, nós acabamos intuitivamente trabalhando

essa questão da cidade para as pessoas e batendo nessa tecla o caminho tem que ser mais fácil para as pessoas. A escadaria tem 100 m um cadeirante vai dar essa volta enorme, porque não vai poder usar essa Escada e vocês precisam construir um acesso no meio do condomínio, que é um terreno bem grande.

TELMA MICHELETTO - Eu acho importantíssimo o que foi comentado na apresentação da Rose e que a Meli e o Mauro falaram que esse conjunto das Secretarias se conversem para a gente conseguir fazer o melhor projeto, eu faço a sinalização, mais tem calçada, lixo, buraco, árvores (inclusive junto a ciclovia) e iluminação, teria que ser pensado em conjunto e a gente tem essa dificuldade. Obrigada.

DAWTON GAIA – Vamos ser mais breves em nossas colocações porque já passamos bastante do horário. A Meli e o senhor Élio estão inscritos para falar.

MARIA ERMELINA BROSCH MALATESTA – Vou ser bem rápida. Eu fiquei entusiasmada com o EAD que a área de educação faz e queria saber se é destinado aos técnicos da CET também, porque os responsáveis pela administração da sinalização precisam de capacitação porque está péssimo, você tem faixas em continuidade, aqueles locais da apresentação da Telma então são uma barbaridade, não é possível isso é exemplo de rede de mobilidade a pé que é totalmente ignorada. Então fica a minha sugestão. Segunda, acho que foi Arlete que falou que os arquitetos que fizeram o projeto dos conjuntos não pensam no caminho das pessoas que andam a pé e das pessoas com deficiência e que eles precisam ser informados e sensibilizados em relação a isso. Atualmente faço parte do CAUSP – Conselho de Arquitetura e Urbanismo de São Paulo e me coloco a disposição da área de educação da CET para intermediar se quiser fazer uma conversa ou apresentação. Terceiro recomendar fortemente que seja utilizado o urbanismo tático, que são as calçadas verdes, que a CET faz porque não dá para esperar obra e adorei a solução das mini rotatórias. Obrigada.

ARLETE – Meli, o departamento de educação a distância não faz treinamento de funcionários, quando temos contato com algum grupo de funcionários da engenharia ou sinalização por conta de algum projeto nós conversamos sensibilizando, posicionando, enfim para levar algum tipo de reflexão.

MARIA ERMELINA BROSCH MALATESTA -

Então fica a sugestão de fazer uma EAD para os técnicos responsáveis em planejar e colocar em prática a rede da mobilidade a pé. E parabéns a Telma pela inclusão dos idosos que geralmente são esquecidos.

MICHELE PEREA CAVINATO – Obrigada, Meli. Senhor Élio?

ELIO CAMARGO - Bom dia, boa tarde já. Primeiramente, parabenizar o trabalho da área da Telma, queria reforçar a sugestão da Meli de levar esse conhecimento para o operacional. E uma pergunta. Não sei se necessariamente para você, mais por que na travessia das faixas nos canteiros tem um corte menor ou não tem?

TELMA MICHELETTO - O senhor está falando da Acessibilidade, dessas rampas, no canteiro central é isso? Quando o canteiro é largo dá para fazer rampas mais bem feitas, quando é estreito, que aí corta ele em 1,5 m para evitar que os veículos façam retorno, e muitas vezes a moto faz o retorno ali, o ideal é que a gente consiga fazer o rebaixamento e que consiga fazer a elevação, mas precisa de largura do canteiro. Por isso que a travessia elevada traz para nós outro benefício que é esse de você acertar essa acessibilidade. É maravilhoso e acho que a gente tem que explorar mais esse elemento travessia elevada na cidade toda. A resolução de travessia elevada mudou de 4 para 12 as restrições, a gente encaminhou solicitação para o SENATRAN em 2019 então precisaria fazer um reforço que é uma das coisas que eu queria muito nesse dispositivo de travessia elevada ter menos restrição para a gente usar mais.

ELIO CAMARGO - Você passa essa solicitação para nosso conhecimento Telma e a gente faz solicitação também como sociedade civil.

MICHELE PEREA CAVINATO – Lílian?

LILIAN ROSE FREIRE – Respondendo a Meli e a Arlete, a UNICET é responsável pelo treinamento corporativo dos funcionários, para isso nós recebemos solicitações das diversas áreas da empresa,

mas também podemos receber solicitação da sociedade civil, então é importante a gente fazer um grupo com essas sugestões e solicitações.

MICHELE PEREA CAVINATO – Obrigado pela participação, e obrigado pelas excelentes apresentações. Passo a palavra ao nosso secretário executivo Dawton Gaia.

DAWTON GAIA - Primeiro agradeço pelas apresentações que foram muito boas, quando é muito longa acho que termina se prejudicando no sentido de que as contribuições são menores, acho que o ideal é colocar só uma apresentação deste porte e importância, para que pudesse ter tempo de discutir, refletir, sem ultrapassar o nosso tempo aqui, as pessoas têm outras agendas não conseguindo ficar até o final da reunião, como estou vendo que muitas já saíram da reunião. O importante é o seguinte as significativas mudanças e nova forma de deslocamento nos nossos centros urbanos fará cada vez mais parte de um sistema central de muitas reflexões nesses próximos anos. Estima-se que até 2030 o Brasil terá 225.000.000 de habitantes e 90% dessa população estará concentrada em áreas urbanas, vejam a responsabilidade que nós, como poder público temos com os próximos passos. Grande parte dos sinistros é fruto de comportamento inadequado do motorista, nós precisamos nos debruçar e tentar mudar o comportamento dos motoristas através da comunicação, de projetos, de implantação da Visão Zero. Fica claro que as decisões tomadas hoje pelo poder público em conjunto com a sociedade civil organizada serão cruciais para construção de uma mobilidade urbana ativa priorizando o pedestre, de uma forma muito mais eficiente e democrática, multimodal, principalmente mais inovadora, acho que é isso que a gente tem que buscar. Vou encerrar dizendo o seguinte: dos projetos Ruas Completas e Brasilândia, saiu a verba e serão contratados os projetos executivos para fazer a implementação dos projetos, é um passo a mais dado nas ações que nós temos obrigação em dar. Muito obrigado.

ENCERRADA

CHAT:

[10:36] Maria Ermelina Brosch Malatesta

Posso ajudar na explicação dessas informações porque participei do estudo na ANTP

[10:55] Dilti Xavier (Convidado)

Bom dia. Estou sem microfone, por isso vou escrever. Estamos trabalhando o traçado da Rede como um todo.

Lembrando que as zonas OD estão contidas (exatamente) dentro das áreas das divisas de Subprefeitura.

[11:10] Rosi CET/GPL/DPB (Convidado)

Meli, sua colaboração será sempre bem-vinda aqui no DPB. Obrigada pelo incentivo!

[11:30] Mauro Calliari (Convidado)

trabalho muito importante e feito com cuidado esse das rotas escolares

[11:45] Rose(Convidado)

Infelizmente o trabalho entre órgãos públicos precisaria de uma melhor interação...o diálogo quase inexistente

[11:59] maurocalliari

Muito obrigado, Telma, pela apresentação. Infelizmente, vou ter que sair, já passamos meia hora do horário previsto. Boa tarde a todos.

[12:30] Maria Ermelina Brosch Malatesta

O comportamento inadequado dos motoristas é consequência do ambiente e da falta da sinalização que é obrigação da CET