

## REUNIÃO CÂMARA TEMÁTICA MOBILIDADE A PÉ - 14 MAR 2023

Data: **14/03/2023 (terça-feira)**

Horário: **10h00 a 11h30**

### **Participantes apurados através da ata:**

#### **Participantes:**

#### **Poder Público:**

Alexandre Bergamini - CET

Ana Maria Pacolo - CET

Fabio Nigro Gonzalez - CET

Fabio Saraiva - SETRAM

jackeline - SMT AT

João Cucci - SMT AT

Márcia Casa - CET

Marcos Alessandro Ruiz - SETRAM

Paulo Flores - CET

Ricardo Teixeira - SMT

Rogério de Oliveira Ramos - SMT AT

Rose - CET

Rosi Nicacio - CET

Rubens - CET

Sergio - CET

Vanessa Gac - SETRAM

#### **Sociedade Civil:**

Caique Souza

Elio Camargo

Evandro S. Silva

Maria Ermelina Brosch Malatesta

Mauro Calliari

nilton

Sandra Ramalhoso

#### **Pautas:**

- Pesquisas com pedestres: apresentação dos resultados que faltam;
- Relatório de mortes e atropelamentos no trânsito. Próximos passos;
- Ações de segurança nas rodovias estaduais que cortam a cidade de São Paulo;
- Fiscalização de calçadas. Apresentação da Secretaria de Subprefeituras sobre como é feita a fiscalização das calçadas e quais são os números de autuações em 2021 e 2022;

- Resposta à demanda feita na reunião da CTMP sobre a criação de uma diretoria de pedestres;
- PEC das calçadas – o que vai ser feito em 2023;
- PPP de iluminação e semáforos. Impactos previstos, prós e contras para a segurança no trânsito.

**Ricardo Teixeira/Dawton** - Bom dia, vamos a mais uma reunião da Câmara Temática de Mobilidade a pé. Hoje temos a presença do secretário vou passar a palavra para ele.

**Ricardo Teixeira** - Bom dia. Primeiro me desculpando pela minha ausência das últimas reuniões. como é que eu diria usando mal a nossa agenda, priorizando errada a nossa agenda, então peço desculpas aqui para vocês e espero daqui pra frente contribuir mais aqui com vocês. Estamos á disposição.

**Mauro Calliari** - Bom dia todo mundo. Bom dia secretário, que prazer vê-lo aqui é uma, acho que para nós é um momento importante. A gente está num ponto de inflexão aqui, perigoso, que acho que é bom ter sua atenção e atenção da Secretaria inteira para isso, não é o momento em que a gente viu o aumento de fatalidades. A gente vê o aumento de acidentes, Em um momento de um, talvez, um momento que a gente pode ainda dar uma virada, acho que a situação se deteriorou bem para quem anda a pé e acho que tem bastante coisa para a gente discutir aí, Lembrando que é o meio de transporte que faz a diferença na conexão de todos os outros meios, então, ótimo a sua presença aqui. Dawton, prazer a gente poder discutir esses assuntos agora com um encaminhamento bem forte em cima disso. Obrigado.

**Ricardo Teixeira/Dawton** - Muito bem, nossa primeira pauta. A pesquisa de pedestre. Fábio? Por favor.

**Fabio Nigro Gonzalez** – Da pesquisa de pedestre nós temos, na verdade, é um status de situação. A pesquisa não foi, não está finalizada. É assim, a pesquisa em si foi finalizada, porém, a gente ainda tá em fase de compartilhamento e reavaliação das conclusões, Então é a pesquisa foi fechada, foi feito todo o trabalho de campo. A gente está elaborando as análises e conclusões finais dessa pesquisa porque passam também pela diretoria de sinalização. Então é esse compartilhamento com a diretoria de sinalização está sendo realizado e até o próximo mês esse trabalho vai ser concluído para apresentação. A pesquisa foi feita durante, se eu não me engano, foi durante 2 ou 3 meses. Foi o trabalho de campo e as e a as coletas e a elaboração de toda a parte de pautar as informações recebidas. Essas informações foram transformadas em algumas análises e conclusões e a gente remeteu tudo isso à diretoria de sinalização. Esse retorno junto à diretoria de sinalização é o que está acontecendo neste momento, são os ajustes entre as conclusões nossos e deles e até, como eu disse, até o mês que vem a gente já vai ter a conclusão desse trabalho, eu estive, inclusive agora, conversando com a gerente da área, a gente está com todos esses levantamentos. Faltam alguns ajustes finos apenas na parte das conclusões, mas o mais importante que é o mais trabalhoso que a parte de campo, que é a coleta das informações já foi feita. Só que a gente, claro, a gente tem uma diretoria de sinalização que tem que a gente tem que sempre, como é referente à parte de sinalização essa pesquisa, a gente tem que remeter essa diretoria para trocar informações e até a próxima reunião nós teremos esse trabalho concluído para a gente poder apresentar com o PowerPoint de uma forma sólida para na câmara temática está bom.

**Ricardo Teixeira/Dawton** – Mauro?

**Mauro Calliari** - Eu acho que o timing vai dar em cima para a gente poder... acho que dá para colocar o secretário à par, os resultados dessa pesquisa eles vão ser super importantes. A gente já viu

algumas prévias, principalmente no que se refere à percepção dos pedestres sobre travessias, E eu acho que deve ter... eu estou imaginando que nessa...Quando a gente for ver os resultados finais, vai ter muito elemento para poder ajudar a própria concepção da campanha do maio amarelo. Imagino que o Sérgio tenha mais o que dizer sobre isso também, mas eu acho que a gente pode se comprometer Dawson a... vai ficar meio em cima, eu imagino, mas a gente vai fazer isso em abril, No começo de abril. Nós temos aí, talvez um mês para trabalhar em cima dessas informações e ajustar, imagino que mais ajustar, principalmente o tom da comunicação, Quando a gente fala de... a gente tem visto campanhas do maio amarelo, talvez um pouco mais focadas assim, “pedestre, cuide-se”, Quando na verdade, a gente talvez possa mudar um pouco desse foco para: “motoristas, cuidem do pedestre”, alguma coisa assim, acho que vai dar em cima, Fábio, eu acho que vai ser bom a gente ver esses resultados, já com esse olhar e o que fazer com eles, padrão de ação.

**Sergio** – Só para complementar. Então, Mauro, a gente tem visto, a gente já viu, A pesquisa está debaixo da nossa superintendência. A gente já viu aí esse trabalho fechado. Na concepção que a gente está fazendo maio amarelo já para submeter ao secretário e colocar, nós estamos levando em conta muito dos ensaios que estão aparecendo, tá Inclusive eu falei na última Câmara temática ou na penúltima sobre o vermelho, eu sei que foi levantado a questão do vermelho piscante, a gente já tem uma ação também no maio amarelo que a gente vai colocar de vermelho piscante, com base nos ensaios que foram gerados na pesquisa e dá conversa que a gente teve ali na Câmara Temática, estamos fazendo ações para o vermelho piscante também, que vão estar junto. Então a gente está caminhando em paralelo. Eu tinha pedido para o Dawson, para Michelle também, que a que vocês nos fornecessem subsídios que a gente quer fazer um maio amarelo, primeira coisa, a gente tem, o secretário tem pedido muito que a gente descentralize as ações. Então o maio amarelo deste ano nós pretendemos fazer estações por toda a cidade. A gente trabalha muito a questão do centro. No centro expandido, a gente quer levar o maio amarelo, assim como todas as nossas, como a nossa comunicação, as nossas ações para as franjas da cidade. Então, nesse ano a gente quer trabalhar 5 estações, só te dando uma prévia, nós vamos trabalhar 5 grandes zonas além do centro, obviamente que atrai mídia e ajuda a gente a expandir, a capilarizar a nossa comunicação. Ações in loco a gente vai trabalhar em todas as praias da cidade, até porque acontece muito acidentalidade por ali. Então a gente sim, vai levar em conta muito que está acontecendo na pesquisa e outras coisas que a gente vem observando de todas as câmaras temáticas. Tá bom Então quando a gente tiver o resultado da apresentação só para você saber que muita coisa já está sendo absorvida aí para o maio amarelo deste ano.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Sandra, por favor.

**Sandra Ramalhoso** - Não, eu só queria confirmar. É, eu entendi que vai ser na próxima reunião do CMTT, não da Câmara Temática, é isso?

**Sergio** - Não, câmara temática, isso é a gente que está se comprometendo na próxima câmara temática.

**Ricardo Teixeira** – Beleza, então...Quando é a próxima a próxima Câmara temática para que dia ficou

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** – A próxima câmara temática de mobilidade a pé é dia 11 de abril. O próximo CMTT é dia 28 de abril.

**Ricardo Teixeira** - Você conseguiria antecipar um pouco isso, Sérgio?

**Sergio** - Depende da devolutiva que a gente tenha de sinalização, nós estamos, já colocamos a audiência dessa devolutiva. Eu posso me ... Bom, vamos fazer o seguinte, eu coloco aqui como Deadline, a próxima Câmara temática. Aí eu aviso para você, e isso é fácil da gente se comunicar. Você é um interface com todas as câmaras temáticas. Tendo essa devolutiva da sinalização, nosso trabalho a gente faz uma operação de guerra e termina rápido e aí eu, se eu conseguir antecipar, eu aviso e para nós também é interessante.

**Ricardo Teixeira** - Então tudo bem, vamos... eu acho razoável até dia 11 de abril esse prazo, que você acha, Mauro

**Mauro Calliari** - Gente, acho que está em cima. Se a gente conseguir usar minimamente os resultados para poder ajudar a balizar a campanha que está sendo desenvolvida, tá ótimo, gente, acho que vamos gente, essa pesquisa ela começou faz 1 ano, A gente já teve uma fase legal, uma devolutiva bacana. Agora assim, se a gente puder aproveitar esse mês agora para poder, já acionar as áreas assim. Acho até que depois vai ter um monte de outros desdobramentos, Quando pegar os resultados. Vai ter apresentação para alguma das áreas, para fiscalização, para sinalização. Acho que vai ter um monte de desdobramento. Se puder, se o Sérgio tá falando que dá tempo de mexer um pouco, de balizar a campanha em cima disso, vamos em frente.

**Sergio** - Sim, dá.

**Ricardo Teixeira (Dawton)** - Perfeito. Então ,é assim, ó, o que... na verdade, existe uma proposta, não é Nós estamos estudando, já foi pedido pelo secretário há um tempo atrás, está sendo levantado neste momento, são ações específicas com relação à segurança para o pedestre. Então, nós vamos dar aqui uma informação de primeira, ninguém tem essa informação ainda, para vocês. Está sendo feito um estudo na cidade onde vão ser... isso nas 32 subprefeituras, Está sendo proposto ações com relação, primeiro lombadas na cidade, nas regiões específicas da cidade. São muitas lombadas, está sendo levantado agora, Mas já temos aí uma relação bem razoável, não é É com relação a essa implantação de novas lombadas. Estamos começando num processo de fazer algumas lombo faixas também nos cruzamentos específicos, são muitas lombo faixas, também espalhadas em todas as subprefeituras. É uma ação que deve atingir todas as subprefeituras. Porque eu estou colocando isso a agora, para a última reunião que nós tivemos, eu acho que você falou sobre a escala, , da cidade e uma proposta mais arrojada com relação à cidade como um todo e, principalmente, atingir mais a periferia, Então, é lógico que vão ter muitas ações voltadas para o centro, porque o centro é onde tem realmente muitos acidentes, muitos atropelamentos, Mas o foco é buscar esses locais onde houveram acidentes, e fazer uma ação específica nesses locais.

**Ricardo Teixeira** - Me dá uma parte, por favor, vou pedir um aparte aqui. Gente, bom dia, eu vou pedir para o Dawton procurar aqui no celular dele que eu passei para ele ontem. Quando a gente soube da pauta aqui, assim.É... lombo faixa, o que que a CET está estudando lá com as gerências de engenharia de tráfego Estão levantando os principais pontos de atropelamento na cidade. Diurno ou noturno ou matutino. A primeira informação que a gente tem e é público, Metade dos atropelamentos acontecem à noite. A outra metade acontece durante o dia. Então nós teríamos uma ação em toda a cidade de lombo faixa. Por meio de quadra, na esquina, onde estão ocorrendo os acidentes. Perto do CEU, zona porta dos CEUS, equipamentos públicos, hospitais, igrejas, templos, onde a gente já tem um histórico de que acontecem esses acidentes com os pedestres. Isso já está levantado, está mapeado, tá aqui no...Porque eu estou vendo aqui, ó, no WhatsApp, propostas de locais para lombo faixa tem... Dawton pode disponibilizar para vocês. Peço até que todos se debrucem nisso. Olhem esses locais que a gente se está propondo. Então, que o assunto lombo faixa que ela vem iluminada,

então nós estamos acionando também em cima dessa relação aqui, a concessionária de iluminação para que ela ilumine todos os cruzamentos da cidade, todas as faixas de pedestres da cidade e ilumine também todas essas lombas faixas que serão colocadas na cidade, item um. O item 2, lombo faixa, já é uma coisa ... até ontem teve uma discussão aqui, o Dawton perguntava, “não, mas aonde já tem lombo faixa no viário principal” e a gente foi lembrando, , aí fomos para casa, eu mandando mensagem para ele assim, hoje, quando você sai das marginais e vai subir as alças das pontes, já tem lombo faixa, , você tem aqui na porta do Mackenzie aqui pertinho do centro já tem lombo faixa. Então, a CET ela já criou essa cultura da lombo faixa exatamente para priorizar é o pedestre. Então, o que a gente está agora é nesse assunto da lombo faixa é introduzindo, é que isso seja esparramado para a cidade inteira, aonde tem potencial de acidentes. Aí tem um assunto que vem junto com esse que é tão importante quanto esse, que são os locais onde a gente tem uma quantidade de pedestre muito grande atravessando, principalmente, cruzamento. Agora essa ação que eu vou dizer é para cruzamento. Então você tem semaforizado ou não Cruzamento. Mas você tem uma quantidade de pedestre atravessando muito, muita gente. Você tem um potencial importante de acidente ou você até já tem acidente registrado. O que que nós estamos propondo Então vou falar bem devagarzinho é levantar o cruzamento inteiro, então o cruzamento ele vai ficar nivelado as calçadas antes do cruzamento, Então o carro vai vir antes do cruzamento. Ele sobe nesse grande “calçadão da esquina” atravessa toda a esquina, todo cruzamento em cima de um piso diferenciado e aí ele atravessa para o outro lado da via em que ele sai desse grande platô. A ideia é que tenha um piso com cor diferente, é um, tem toda uma sinalização de entrada para esse cruzamento, para o motorista saber que ele está entrando nesse cruzamento. Então, qual é a sensação que a gente quer criar Que o motorista ele entenda que ele está saindo do asfalto onde teoricamente ele teria prioridade e vai para o cruzamento, onde a prioridade total é dos pedestres. A relação também está aqui para o Dawton, pode disponibilizar para vocês e vocês ajudarem também a dar palpite e tal. Qual é o passo seguinte O passo seguinte é licitarmos o projeto executivo, junto com a obra para a gente colocar em prática. É como Dawton colocou, nas 32 subprefeituras, a gente quer um projeto piloto arrojado, um projeto piloto para a cidade inteira. Claro que terão subprefeituras que só vai ter um ponto, mas tem subprefeituras como a da Sé, que o Dawton pode dar uma olhadinha, dou até para dar uma olhadinha que acho que tenho 78 pontos. É natural, aqui na Sé, a quantidade de pedestre é muito grande. Então, eu acho que essas duas grandes novidades que a gente está trazendo para o pedestre, dentro daquela meta que é a redução do número de mortes para 100 mil habitantes. Eu acho que com isso também tem uma outra ação. Até eu já falei em outro conselho, que é basicamente da SPTRANS, junto com as concessionárias, que é deixar o ônibus mais inteligente. A gente sabe que o motorista, quando ele senta no ônibus ali, tem diversos pontos cegos, Então, o que que está sendo trabalhado lá na SPTRANS já tem alguns ônibus fazendo o teste, você coloca câmeras ao redor do ônibus, tem um painel ali, chamamento, chamativo para ele, para o motorista, se tiver pedestre, alguma coisa assim. Então isso é uma questão de tecnologia, a SPTRANS, passando no teste, aprovando isso vai para todas as concessionárias, porque também está havendo, e aí, infelizmente, uma coincidência esse ano aqui. Muitos atropelamentos envolvendo ônibus. Tem uma outra coisa também, que basicamente é para o pedestre do centro, fora do centro expandido. A 70, acabando agora junto com aqui com a Secretaria. A nova licitação de radar deve ser colocada no ar aquilo ainda no mês de março deve ir para a rua. Qual é a grande novidade Nós temos hoje mais ou menos 900 pontos de radar que fiscaliza a velocidade basicamente. Nós estamos colocando horas de grandeza, mais 400 pontos, depois o Dawton pega e disponibiliza para vocês, mais 400 pontos de lombada eletrônica, preferencialmente também fora do centro expandido, preferencialmente também em áreas aonde você tem de novo, templos CDCs é equipamentos públicos, CEUS, creches, ou seja, onde você tem uma grande movimentação de crianças, de pedestres, de idosos, então você vai ter, como eu disse agora pouquinho, grandes quantidades de lombo faixa também nesses equipamentos e outros em outros locais, nós vamos fazer as lombadas eletrônicas. De novo, são duas ações fora do centro expandido, preferencialmente fora do centro



expandido para dar condições de mais tranquilidade e segurança para os pedestres. Além disso, ontem eu e o Dawton falando lá com o pessoal da subprefeitura, eles estão homologando entre hoje e amanhã as atas de registro de preços que eles contrataram lá para fazer calçada. Então também é uma quantidade imensa. Eu acho que é 1 milhão de metros, 1 milhão de metros quadrados de calçada que serão feitos pela cidade a fora. De novo, basicamente, você tem um grande número, a hora que a gente tiver essa ordem de grandeza a gente passa para vocês, fora do centro expandido, que é onde você tem o maior problema para as calçadas, então eu acho que assim, a gente abre aqui agora para debate, mas eu vou já pela terceira vez, vou falar pela terceira vez, para o Dawton disponibilizar para vocês, o que a gente já tem agora que é esse estudo da CET, da onde a gente está pensando em colocar o lombo faixa, da onde a gente está pensando em levantar os cruzamentos e esse 1 milhão de metros quadrados se tiver a relação das secretarias da subprefeitura também disponibiliza para vocês e a gente abre um grande debate. Eu peço para vocês também, que fiscalizem todo esse trabalho nosso. Então, a gente abre aí ... que eu queria dar essas... Eu tinha visto aqui tem mais uma coisa que a PPP de iluminação se Dawton me permitir é o último item aqui. A PPP de iluminação é assim: hoje quer dizer, hoje não... Até o ano passado a CET, ela tinha um contrato através da lei de licitações 8666/93, que fazia a manutenção da cidade na área de semáforo. Esse contrato, ele acabou ficando, no tempo pequeno, em função de vandalismo, roubo e furto. Ele, já no finalzinho desse contrato já estava, vocês acompanhavam a quantidade de semáforos apagados sem manutenção que ficava dias sem manutenção. O que que aconteceu no final do ano passado, acho que é outubro, novembro para cá, antes disso, até o governo federal ele aprovou Extensão de objeto em concessões. Então são 3 exemplos, um federal, então isso já foi investido lá na Câmara Federal, já foi feito O projeto já foi feito lei e já caminhou e já tem projeto funcionando. E aqui no aeroporto de Cumbica, a concessionária que ganhou lá, ela ganhou a manutenção evidente do aeroporto, mas ela ganha essa expansão do aeroporto, inclusive construção de mais pistas e terminais. O que está acontecendo lá em Cumbica O trem, ele chega até o início do aeroporto e você não tem um trem chegando em todos os terminais. Usuário tem que descer, pegar um ônibus e circular lá dentro. O que que a concessionária propôs para o governo federal Ela fazer a extensão desse trem, ela construir um trem em todo o percurso dentro do aeroporto de Cumbica, para dar condições do passageiro chegar direto na área de embarque dele. Então isso foi feita uma lei. Aqui no estado, a mesma coisa. Foi feita uma lei estadual também, seguindo a federal. Isso já foi aprovado lá no Supremo Tribunal Federal, que se eu não me engano, na MTU foi concedido às linhas, os carros, os ônibus, os elétricos e não tinha sido concedido o pavimento e também ao longo da última gestão estadual. Na extensão do objeto de concessão. Isso aconteceu também aprovado no supremo e aí o município, seguindo a mesma ordem, cronológica e hierárquica, o município, ele faz a sua lei de extensão de objeto de concessão para vários assuntos que hoje estão sendo debatidos. O primeiro foi o semáforo, contei tudo isso para falar do semáforo, então aí o que que aconteceu Aprovado no município, aprovado na Câmara, aprovado no TCM, aprovado no TJ, o que que aconteceu com o semáforo Então ele vai, ele passa para dentro da PPP de iluminação que a pergunta é assim, impactos previstos, prós e contras a segurança do trânsito. Então, o que que acontece daqui pra frente É tudo igual o anterior. O anterior era uma lei federal, 8666/93. Hoje é uma lei federal de PPP. Os objetivos são os mesmos de outrora, tem que manter tudo funcionando com algo a mais. É um contrato para 17 anos, aonde concessão normalmente, assim, o poder público, ele apaga essa conta aos poucos, , ao longo dos 17 anos e a iniciativa privada ela é obrigada a investir num curto espaço de tempo. Se eu não me engano, o centro expandido são 3 anos para modernizar toda a sinalização semafórica do centro expandido neste momento, neste momento, sem mentira nenhuma. Tem uma delegação da CET lá em Nova Iorque, chefiada pelo seu presidente, pelo Jair de Souza, que está lá, que por que que ele foi visitar Nova Iorque Porque o que que a gente quer para São Paulo Que a gente tenha uma tecnologia de semáforo, a melhor do mundo e um dos lugares onde apontou que tem a melhor tecnologia de semáforo é lá em Nova Iorque, então estão lá, estão há uma semana lá, foram visitar o centro de controle, foram visitar toda a operação, foram visitar a manutenção, foram

visitar em campo, funcionamento, então uma outra cidade no mundo que se eu não me engano, é Berlim. Tem uma outra tecnologia, mas também comparada a uma das melhores do mundo, então estão lá agora para definir qual é o investimento que a concessionária vai fazer para a cidade de São Paulo ter então, a melhor rede semaforica. Então, mas a pergunta básica, o que que vai mudar Nada. Você tinha lá na 8666, agora você tem a PPP prós e contras. Eu acho que pró, só tem prós porque você vai ter investimento que a gente não tinha. Esses últimos contratos de manutenção não têm investimento, é mais ou menos o CENCO, Que é o sistema de semáforos inteligentes. Lá atrás, eu e o Dawton ajudando a implantar, faz uns 30 anos atrás, de lá para cá, nunca mais teve investimento desse tamanho na cidade, Isso, se não são 20, são 30 anos, é uma coisa, então, 1980. Então faz bastante tempo, então nós vamos ter um investimento muito grande e a relação prefeitura ou CET com a concessionária, é a mesma do que você tinha da CET com as contratadas dessa relação não muda. Outra coisa, como a gente estava aí há uns 5 ou 6 anos, com um contrato de manutenção, você tem lá uma relação nos 400, 500 semáforos, a serem implantados na cidade que você não tinha contrato e que agora tem. Portanto vai ser implantado também. Ou seja, eu fui respondendo aqui Dawton, você me perdoa, mas eu estava vendo aqui um monte de coisa para falar, então eu já acabei engatando todos, já falei demais, vou ficar quieto, vou esperar que as indagações. Fiquem com Deus.

**Ricardo Teixeira (Dawton)** - Vamos lá então, eu só vou só vou complementar. Que tem aqui a PEC das calçadas, O que que vai ser feito em 23 Como eu consegui fazer contato lá com o secretário executivo lá o Roberto Arantes. Ele está envolvido nessas homologações e eu não consegui trazer ele, realmente para hoje não conseguiria, porque ele falou que ele não queria apresentar nada enquanto não tivesse homologado. São 32 subprefeituras que vão ser homologadas e são contratos específicos e estão tratando disso agora. Mas ele se comprometeu em vir na próxima reunião, trazer um plano de trabalho, como foi, como a gente estava propondo aí que eles que ele viesse fazer uma apresentação sobre o plano de trabalho e fiscalização sobre o passeio. Na verdade, o informe aquilo que eu tinha para fazer com relação a PEC das calçadas. Era esse só para eu matar aqui na fala do secretário. Então é isso. Eu acho que tem duas pessoas aí esperando fazer perguntas que é o senhor Élio e a Sandra. Senhor Élio...

**Elio Camargo (Convidado)** - Bom dia, pessoal. Estamos satisfeitos com a sua presença, senhor secretário, e aproveitando a sua fala. É essa questão da proposta de levantar o cruzamento, não sei se tá incluso, mas inclui também a faixa de pedestre, Ficar superior na altura das calçadas para facilitar nosso acesso, nossas passagens. É aproveitando também a sua fala era de abaixar as passagens de pedestre nos canteiros, ou seja, sem falar nos cadeirante que não consegue subir, não é Ou tem que fazer seguir por aquele caminho determinado, mas facilitar a nossa passagem é pelos canteiros deixando no alinhamento no nível da rua. E também. A de fazer os semáforos nessas ocasiões, no mesmo alinhamento e não tirar fora do alinhamento, obrigando um trajeto maior, não é. Sobre os semáforos, dessa notícia da visita a Nova Iorque para ver o funcionamento do semáforo. É, eu acho que é uma boa, apesar de que em 2012 o CET, esteve lá fazendo uma visita. Chegou a várias conclusões, mas não foi aplicado aqui. Ou seja, nós continuamos com os semáforos em 3 estágios, quando lá a preferência é do pedestre na conversão, É, então, esperamos que adotem aquele sistema de Nova Iorque. O senhor Sérgio, do maio amarelo. A sugestão era em cima disso também de propagar aos motoristas o parágrafo único do artigo 38, Nas conversões, os pedestres têm preferência, Então, isso é uma sugestão que o senhor pudesse aproveitar o parágrafo único do 38 e os 70 que fala da prioridade do pedestre, era isso, obrigado.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo – Sandra?**

**Sandra Ramalho** - Bom dia, secretário. Muito obrigado por estar aqui, a gente se sente até meio que lisonjeado, depois de tanto tempo que o senhor realmente compareça aqui as nossas reuniões.

Eu queria destacar uma fala que o senhor comentou agora, sobre esses acidentes que estiveram acontecendo, que foi uma coincidência, é Eu tenho aqui vários colegas aqui que acompanha o meu trabalho aqui já faz 4 anos mais ou menos que eu estou aqui e há 4 anos eu venho avisando que esses acidentes iam acontecer. Eu falei em várias reuniões que esses acidentes iam acontecer e houve a promessa de que eles iriam mudar o sistema de ônibus para que isso não acontecesse. E a promessa não foi cumprida. Então eu só queria destacar porque muita gente fala do anjo da guarda nos ônibus, não é Eu queria fazer um questionamento depois o senhor veja lá com SPTRANS, como é que isso funciona Mas eu queria fazer um questionamento, para que que serve, ou melhor, para que que tem que ter esse sistema Ele não poderia ser definitivo, não abre porta se não tiver parado para que anjo da guarda Para que abrir de vez em quando para que essa possibilidade de a pessoa cair para fora do ônibus Então, foi um questionamento que eu levei na ABNT, estava eu e o Oswaldo da CPA, a comissão permanente de Acessibilidade, nós questionamos lá para que isso As pessoas vão cair dos ônibus, isso já foi em 2018, mais ou menos 2018, 2019 nós avisamos que isso ia acontecer e tá aí a prova de que realmente vai acontecer. Então é um problema grave que a gente precisa ter muito cuidado. Porque não é só eu, eu sou cadeirante, acho que você conhece, me conhece, Ricardo. Não sei. Eu sou cadeirante e sou uma pessoa ativista do movimento das pessoas com deficiência. Mas eu não penso só nas pessoas com deficiência. Eu penso em idosos, eu penso em crianças, eu penso em carrinhos de bebê. Faz uma curva, as pessoas estão encostadas na porta. O senhor não sabe o temor que eu tenho dessas pessoas estarem encostadas nas portas dos ônibus e poderem cair a qualquer momento para fora Então, para que existe isso Não, não abre. É um sistema que não vai abrir se o ônibus não tiver parado, óbvio, não precisa desse equipamento. Para que que ele vai ser desligado de vez em quando que o motorista tem acesso Então, uma coisa que eu queria destacar é essa. Outra coisa que eu queria também chamar atenção e que eu vejo em algumas lombos faixas, e aí eu vejo com o pessoal da CET, altura, isso tudo porque eu vejo que alguns ônibus eles raspam embaixo. E aqui perto da minha residência, foi feito um desvio pelas obras do metrô. E alguns ônibus ficam em, como é que é Ficam entalados e aquilo cria um transtorno enorme, mas é claro que não era na via oficial, foi na via em que foi feito o desvio, mas mesmo assim eu acho que carece de um estudo sobre onde vai ser e altura dessa lombos faixa. Porque nos veículos, por exemplo, aqui na estação Belém do metrô, o ônibus vai entrar o articulado e ele raspa embaixo. Então, eu acho que ela é necessária. Ela facilita muito a nossa vida em termos de travessia, mas ela tem que ser compatível também com veículos de piso baixo. Porque o piso baixo para nós, é essencial. Eu não sei se o senhor sabe da minha luta, da minha briga, que acabem os ônibus elevador. Porque o ônibus elevador, ele é discriminatório porque ele é exclusivista para pessoa de cadeira de rodas. Ele é discriminatório, porque é só as pessoas que levam a gente. Ele é discriminatório, porque as pessoas que estão dentro do ônibus, elas são contra ao motorista parar. O motorista não pode parar porque vai atrapalhar, vai levar tempo, não vai funcionar. Então as pessoas dentro do ônibus são contra a pessoa com deficiência entrar dentro desse tipo de ônibus, então tudo isso acarreta num capacitismo e numa discriminação contra a pessoa com deficiência. Então eu peço ao senhor um esforço junto a SPTRANS a gente já tem um esforço junto à Defensoria, a Defensoria já tem uma ação, a CPA já tem uma resolução. A gente quer que esses ônibus acabem, que sejam todos de piso baixo e aí que as lombos faixas sejam compatíveis com essa altura desses ônibus de piso baixo, porque a gente precisa de um transporte e a gente precisa de uma calçada com travessia, tá, então era isso. Desculpa aproveitar, falar tudo também. Eu queria aproveitar sua presença para aqui, e aí eu queria falar tudo.

**Ricardo Teixeira** - Obrigado, Sandra. É eu pedi aqui para o Dawton para ver se tinha alguém na reunião da SPTRANS, não tem. Então eu estou pedindo para o Dawton, na próxima reunião, trazer alguém da SPTRANS, mas já vim com essas respostas a essas indagações que você colocou. Não quero me estender nessa questão da SPTRANS porque tem que vir um técnico e estar colocando. Evidente que os trajetos que você colocou é a CET sempre acompanha, põem lá a linha de ônibus



passando, vê se vai pegar, se não vai, principalmente os articulados, acaba arrastando, mas tem que ser um trabalho em conjunto. Entre CET e SPTRANS. Para evitar esse estresse que você colocou. A questão da porta abrir, com o carro em movimento também é outro que já estamos no século 21. Isso não deveria estar acontecendo, Não devia ser uma vontade do motorista. Se o carro está parado, abre. Se o carro está andando, fecha. Tem que ser automático. Evidente que tem que ter um controle para alguém que possa estar na porta alguma coisa assim, para evitar também algum incidente. Mas eu vou pedir para o Dawton já passar essas suas indagações para turma aqui da SPTRANS na próxima reunião eles vem aqui com a gente. E para o Élio, viu. Você colocou uma coisa simples e fácil que eu não sei o que que São Paulo ainda não tem, , que é o que você pediu para baixar o canteiro central para que a faixa de pedestre fique nivelada ao canteiro central, que é a mesma ideia de levantar a faixa de pedestre para que ela fique igual a calçada é o que você colocou aonde não precisava fazer isso, abaixa o canteiro para poder circular. É uma coisa simples. Pedir para o Dawron aqui também anotar a gente já acionar a CET, as subprefeituras, porque são coisas que não precisa vontade política, não precisa falar, não tem dinheiro, cadê o recurso São coisas que os contratos atuais conseguem fazer.

**Ricardo Teixeira (Dawton)** - Na verdade, o que que precisa ficar muito claro para quem está dirigindo, , não importa quem, mas quem está no veículo é ter a percepção que ele saiu do ambiente do veículo e entrou no ambiente para o pedestre, porque esse pedestre tem uma prioridade total nessa travessia e transitar nesse trecho onde está, onde estão as faixas de pedestre, o cruzamento, o canteiro central, ou seja, vai virar uma plataforma que ela acompanha todo o nível da calçada e dando prioridade total para o pedestre nessa travessia, nesse deslocamento lá, nesse trecho. É isso.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Mauro, por favor.

**Mauro Calliari** – Eu gostaria de comentar em cima das boas novidades que o secretário apresentou. E em cima de cada um dos itens. Primeiro essa história da iluminação a gente fala muito pouco sobre ela. É muito bom que isso venha acompanhado, A manutenção dos semáforos, com a iluminação. Eu acho que isso é um daqueles pontos, assim que pedestre, sempre quando é perguntado, lembra, E a gente quando está, quando não está olhando para o assunto, esquece como é importante isso para a noite, assim até para o motorista conseguir enxergar que tem uma faixa ali na hora da travessia. Muito importante, muito bom isso aí. Segunda coisa em relação ao lombos faixa, essa é uma grande novidade. É, eu estou aqui só tentando, estou esperando depois para gente ver a quantidade, De que nós estamos falando na cidade para ver qual é o impacto disso, mas eu tenho certeza que qualquer coisa que se faça nessa área é boa. Queria lembrar também nesse assunto, da importância do desenho urbano, não só a travessia, mas o alargamento das calçadas. Muitas vezes, o alargamento já ajuda, o alargamento mais... Não alargamento, alargamento mais a rampinha já resolve muitas vezes o problema. Então eu também gostaria de sugerir que isso fosse levado em consideração quando vocês pensarem nas esquinas, porque eu acho que esse é uma... A Secretaria tem vários exemplos bons ali, em vários, em vários lugares, desde São Miguel, , que virou um cartão de visitas, mas outros lugares e bons trabalhos que eu acho que podem ser expandidos. A terceira coisa em relação a excelente ideia, De pelo menos a iniciativa de aumentar os pontos de radar. Eu gostaria de reforçar uma coisa que a gente tem falado que é assim, não só a fiscalização de velocidade, mas também a de furar cruzamento. E aí eu me refiro especificamente, ou especialmente as motocicletas. O que a gente vê hoje, assim, qualquer pessoa, qualquer um de nós que saísse postar na frente de um semáforo, vai ver o número excessivo de motocicletas cruzando o sinal depois que ele fecha, E às vezes até no meio. Assim, às vezes até olhando para o pedestre, sabendo, quer dizer, reconhecendo que está lá, mas falando, “olha, eu não tô nem aí”. Então eu não sei qual é, eu sei que a gente já teve uma conversa que uma vez eu sei que tem uma questão técnica que às vezes a moto é difícil te pegar. Mas eu gostaria de reforçar essa história da fiscalização para motocicletas.

Acho que nós não estamos falando só de morte. Estamos falando também de uma insegurança generalizada de sair de casa. De tentar atravessar uma rua, principalmente para quem tem algum problema de deficiência ou é para pessoas com deficiência ou crianças, , principalmente. É em relação ao ponto de que eu acho que o senhor colocou também junto nesses.. com essa preocupação que é achar os cruzamentos onde os lugares, Onde são mais perigosos na cidade Quando a gente viu a apresentação do relatório de mortes, ficou evidente que tem algumas avenidas na cidade que não são de jurisdição municipal, são estaduais, são as rodovias que cruzam o município e aí eu sei que isso é mais difícil de fazer, mas já que você está aqui, eu acho ótimo que tenha essa condição que se consiga, , levantar essa bola para o pessoal do governo estadual. Para poder trabalhar junto com a prefeitura, porque não é admissível que a gente... até se tentou, eu acho que isso não é bom para nós. Na reunião passada, falar, “olha, vamos, vamos separar as mortes que são nesse lugar que não tem influência da prefeitura”. Acho que a gente não pode trabalhar com isso, nem queremos que isso entrasse num cálculo do índice de mortes por 100 mil habitantes, é assim, morreu na cidade, morreu na cidade. Então acho que é importante a sua participação, A influência junto à secretária estadual de mobilidade, para poder resolver isso não é, como é que se atravessa, uma rodovia que cruza a cidade Passarela sempre é uma solução difícil, ruim. Como é que a gente melhora a fiscalização E como é que diminui as mortes A gente vê das 10 vias mais mortais na cidade, 4 são de estradas que cruzam o município. Então acho que é preciso para poder combater esse índice, , do visão zero, que é uma meta é que vá além das vias monitoradas pela prefeitura e para terminar em relação às calçadas, que bom, Vai sair o tal de 1 milhão de metros quadrados, lembrando que, para calçada esse número não é muito relevante, 1 milhão de metros assim, ele não muda muito, mas é bom, mas eu queria. Eu queria reforçar secretário, uma coisa que também tem menos a ver com a Secretaria de transportes, mas tem a ver com as Secretarias das subprefeituras, que é a fiscalização de calçadas. Foram autuadas no ano passado 300 calçadas com problemas na cidade de São Paulo, 300 quer dizer, um número ridículo. É muito importante que a fiscalização seja reativada. Praticamente ela sumiu, Tudo bem, teve pandemia tal, mas é importante a gente voltar. Essa é uma pauta que até o Dawton tem tentado trazer aqui, nós não conseguimos, faz 1 ano que a gente tá tentando pautar esse assunto, nós não conseguimos discutir fiscalização de calçadas. Então, eu acho que isso completa um pouco esse rol de comentários aqui sobre os seus, as suas boas novas, não é Eu acho que são importantes e aí até para a gente pautar as próximas reuniões e ver como é que a gente consegue acompanhar isso. Obrigado.

**Ricardo Teixeira** - Oi, Mauro. Vou aproveitar aqui também, é para estar te respondendo, é assim ó. As estradas, é a ARTESP, são as estaduais. As federais ANTT, então eu estou pedindo aqui. Eu já tinha conversado isso lá com a diretoria de planejamento, projeto da CET, eles já fizeram contatos que eu sei que já começou uma conversa lá, mas eu vou oficializar aqui pela SMT, eu vou oficializar o Milton Persoli que foi aqui presidente da CET, inclusive, que hoje é o diretor geral lá da Artesp, e vou oficializar ANTT. Como tem a mudança lá, não sei quem é hoje o diretor-geral da ANTT. Falando isso que está acontecendo e ver quais as providências que eles estão tomando para redução de acidentes nas estradas que cortam a cidade de São Paulo, que é um número muito grande. E também vou oficializar as Secretarias de subprefeituras nessa questão de fiscalização. Realmente fiquei agora é com o teu número aí, fiquei assustado porque é o número que você falou, é porque não tem mais fiscalização, não é Então também vou oficializar porque é uma questão que gera muito atropelamento. Aí nós fomos, é você falou um pouquinho do tráfego calmo lá de São Miguel. É também acho que é uma outra boa notícia aqui é que a gente trabalha tanto é que nem a galinha cacareja e o ovo melhor é da pata, mas a pata não cacareja, ninguém sabe onde tá o ovo. A gente faz as coisas aqui e não fala. O Dawton é que me lembrou, o fundurbi liberou na quinta-feira, recursos. Essa semana, a nossa diretoria administrativa financeira já está, portanto, adjudicando os contratos. São várias áreas calmas na cidade, projeto executivo sendo contratado para depois fazer as obras. Então também já pedi para o Dawton ver todos esses que já foram aqui, já tem a empresa

ganhadora já tem um projeto a ser feito, enfim, agora é só da ordem de serviço e eles começarem a fazer os projetos executivos para na sequência a gente implantar. Aí é outra coisa que você colocou, é a questão do avanço do semáforo, não é 6500 semáforos em São Paulo, deve ter um 138 avanços de semáforo, São aqueles equipamentos que pegam a avanço do semáforo, a gente tá desenvolvendo aqui uma ideia, até para que a gente faça uma contratação futura, de você ter esses equipamentos em todos os semáforos da cidade. Evidente que isso pode gerar, vai criar uma indústria de multa e tal, então tem todo um trabalho que está sendo feito internamente aqui de “olha, então vamos implantar primeiro nas vias onde tem mais atropelamento. Depois vamos implantar para todo o viário principal, depois vamos implantar...” você tem um cronograma que o pessoal estudou aqui que leva para colocar na cidade inteira. Em todos os semáforos da cidade inteira, a gente colocaria, teremos 50 meses para fazer isso gradual, para ir avisando a população, “olha esse semáforo agora está lá com o avanço de semáforo para que ninguém reclame que vai ter indústria de multa” e além disso que eu também pedi aqui para estar discutindo isso no termo de referência está sendo criado para que a gente coloque um período de 6 meses de aviso ao motorista. “Olha, você passou no semáforo vermelho, você foi... você poderia estar sendo punido e tal”, de novo, Mauro, aí a todo mundo tá ouvindo aqui para falar que não tem essa questão de indústria de multa, então é para deixar claro aonde colocou, quando colocou, o período que colocou, o período de 6 meses falando, “olha, nesse período aqui você passou o semáforo vermelho, mas não foi autuado” e junto com esse equipamento a gente colocaria algumas informações que hoje a gente ainda não tem. Por exemplo, todos esses semáforos da cidade, a gente teria a quantidade de pedestres que atravessam por hora, por segundo, por minuto, então seria uma informação. Ciclistas, motociclistas e carros também. Evidente caminhões, ônibus, tudo. Então você teria uma visão geral de todos os cruzamentos da cidade de novo eu vou repetir em 50 meses para evitar essa grita que vão falar que a gente está colocando uma indústria de multa. Mas além da redução natural que nós vamos ter dos acidentes, vai dar uma quantidade de informações para CET e para a cidade que nós não temos. Você Imagina aí, você ter pronto, tem quase 400 semáforos para serem implantados, vai ter, vamos dizer, 7 mil semáforos, 7 mil câmeras que estão observando a cidade. Tá aí uma coisa que eu até falei para o Dawton, em uma das reuniões aqui. O que nós estamos querendo colocar é que estas câmeras, as câmeras panorâmicas, sejam disponibilizadas para qualquer usuário, então eu estou lá na minha casa, a como é que está o semáforo aqui na minha esquina, eu quero ver e aí, você acessaria essa câmera e dá uma olhadinha. O primeiro problema que a gente viu aqui, com o pessoal de TI aqui da Secretaria, é qual é a banda que vai trabalhar Qual é o canal que vai trabalhar Porque você já imaginou de repente todo mundo acessa a um determinado local e aí você tem lá um pouco, e aí você tem uma queda lá e não consegue estar fazendo aquilo que precisa ser feito. Então, pedir para o pessoal de TI aqui entrar em contato com a vivo, com a claro. Nós temos uma Secretaria de tecnologia, é ver a questão do Wi-Fi público também. Ou seja, é tudo isso que nós estamos falando aqui, Mauro é um pouco do que a gente chama também de cidade inteligente, quer dizer, a cidade de São Paulo e cidade inteligente é aquela que te fornece dados, cidade inteligente é aquela que disponibiliza dados não para o poder público, para população. Então o que a gente tá querendo é isso. Um grande BBB, mas que esse grande BBB seja disponível para qualquer cidadão, então o cara quer saber lá quantos pedestres estão andando na calçada daquela avenida por dia, por hora ele vai ter. Então isso é importante e a prefeitura, prefeito Ricardo Nunes, ele insiste muito nessa questão de cidade inteligente. Ele está correto, então várias secretarias estão investindo nisso e aqui também é mais um passo, Acho que a gente vem trabalhando com uma intensidade até aquele, aquele parâmetro que eu disse atrás, a gente tá parecendo pata aqui, A gente bota ovo e não cacareja ninguém sabe o que a gente vai fazer. Desculpe se me alonguei Mauro.

**Ricardo Teixeira (Dawton)** - Não tem ninguém inscrito aí. Praticamente, nós passamos toda a pauta. Foi meio desordenado hoje aí, mas está indo muito bem nossa reunião, eu vou pedir para o Alexandre que ficou com a história do relatório... apresentação do relatório de mortes, atropelamentos

no trânsito e os próximos passos, o que que a gente que a gente pretende dar encaminhamento. Alexandre.

**Alexandre Bergamini** - Bom dia a todos. A primeira parte que a gente sempre apresenta, A questão da participação dos veículos no trânsito em relação aos veículos registrados, Isso é uma coisa que o que foi falado bem importante, Que a gente, apesar de ter 1% dos ônibus de volume de frota registrado, Comentaram muito sobre o ônibus, ele é quase 3% da participação. É um modo que o que tem de ônibus praticamente está na rua. A gente vê aí, Já é uma coisa que no automóvel cai um pouco. E da motocicleta a mesma coisa, praticamente o que tem, tá na rua. Caminhão também caiu um pouco. E a gente tem a bicicleta aparecendo aí na participação, mas a gente sabe que esse 0, 81 que aparece na participação dos veículos no trânsito, a gente falou já na Câmara temática de bicicleta, que já tem até uma pesquisa para saber o real dimensionamento ainda é tímido Pela forma que a gente tinha para coletar dados, em 2019, foi a última pesquisa que foi possível fazer desse jeito. A gente tem a evolução dos acidentes fatais por tipo de ocorrência. E nós temos em torno de 2,18 acidentes fatais por dia, Então seria 2 por dia. E 1/3 desses acidentes são atropelamentos fatais. Entretanto, quando a gente vê a curva de atropelamento, a curva de atropelamento é a que mais cai no nosso histórico de acidentes. Isso é bastante interessante porque a CET vem fazendo medidas que mesmo que não sejam aparentes ao pedestre, elas refletem, Como a gente teve redução de velocidade na maioria das vias, nas áreas calmas, a sinalização de faixa de pedestre, das lombos faixas que iniciaram e o secretário deu notícias que vão ser bem ampliadas. Tudo isso vai contribuindo. Então a gente teve uma variação nos últimos 10 anos, uma redução de 47,56 nos acidentes fatais envolvendo atropelamentos, então isso é um número significativo, indica que a CET está fazendo ações no sentido correto. E eu fiquei bem contente de participar dessas apresentações que a gente faz, a gente vê que tem, a CET está se mobilizando aí pela fala do secretário em melhorar tanto na questão de sinalização viária, como nessa questão de educação e campanhas. A gente reduzir ainda mais isso. Aí a gente tem uma evolução por dia, da semana e por meses do ano e a gente tem uma concentração de atropelamentos diferentes nos acidentes veiculares. A gente não tem um Boom de acidentes veiculares fatais que acontecem no fim de semana com os atropelamentos. A gente tem atropelamentos como a quinta-feira, atropelamentos fatais, como mais críticos e aí a gente vê também que talvez no final de semana a gente tem menos pedestres realmente circulando nas áreas mais críticas, Os deslocamento são mais perto de casa, em lugares conhecido. Isso vai informar sobre a gente pensar que talvez, quando você muda o ambiente é uma dificuldade para o pedestre, tem que pensar em um jeito de auxiliá-lo. A gente tem aqui o histórico da CET, A gente chegou em 87, a 2981 acidentes de trânsito fatais e hoje está em 823. Apesar de alguns criticarem que a gente não chegou a zero, mas se a gente olhar a curva histórica, a gente vem tentando, como empresa, como cidade, Existe muito maior participação também da população no comportamento. Aí a gente vai tentando. Existe uma estagnação, mas se vocês repararem, esses processos são naturais, São medidas da população, se acomoda e vai. Incorporando as ações e vai melhorando naturalmente. Então a gente tem aqui agora a evolução de óbitos por 100 mil habitantes. A gente teve uma queda de 40% no índice em 10 anos. É uma coisa muito grande e o pedestre caiu de 4,70 para 2,31. Ele caiu para menos da metade. A gente novamente tem uma variação dos tipos de usuários, de óbito, O acidente e aqui, são óbitos, Acidentes, 47. 50 e 47.04 dos óbitos, ou seja, demonstra bem que o pedestre é mais frágil que a gente realmente precisa concentrar, porque mesmo com a queda de acidente. A queda de óbitos é semelhante, ou seja, a gente não consegue reduzir o acidente e reduzir o óbito junto, E vão muito iguais, tem alguns modos que a gente reduzindo acidentes a gente pode ter uma redução de óbitos maiores, então o pedestre é frágil por natureza. A gente sabe disso, a gente se concentrar nessa fragilidade. Temos aqui a... Desculpa. A série histórica, Por modo. Então a gente tem a divisão modal, Então 44,1 ainda, motociclistas são os que mais morrem. E apesar de toda essa queda, o pedestre é os segundo grupo, que mais morre. Temos as mortes por faixa etária e aí a gente tem um número que chama muita atenção. Que é o



número de pedestres com mais de 60 anos que parece onde a pessoa tem uma redução do seu tempo de resposta. Chega lá na terceira idade e tem essa dificuldade, então até isso acho que foi colocado aí que não é só para, tem que se pensar no idoso e a cidade está ficando cada vez mais. E os números indicam isso. Evolucional de óbitos por 10 mil veículos, também a queda por 10 mil veículos. Então a queda do atropelamento é maior ainda, Caiu de 0,73 em 10 anos para 0,32. Então eu volto a mostrar que o caminho está certo. Temos que intensificar as ações, tudo, mas o caminho para pedestre, tá Está muito correto Tem a distribuição dos atropelamentos fatais na cidade e os acidentes e aquilo que o secretário falou, Tem uma mancha aqui no centro maior, porque também tem uma concentração. Depois a gente vê essas manchas. Às vezes aí no centros regionais, Centro de Santo Amaro, a Lapa. A gente tem isso como esses centros, onde concentram a circulação de pedestre. A gente listou, Para fazer a diferença das rodovias do secretário, já respondeu Mauro. Mas o importante é a gente, a gente entender que a gente precisa separar Mauro para gente poder fazer essa gestão junto às rodovias em para sempre deixar o número entendível para gente poder fazer. Aqui mostra que a gente conseguir fazer uma gestão junto, as rodovias A tendência é a gente chegar no índice que era proposto. Para essa data e conseguir talvez chegar nos 4,5, que é a medida para 2028. Obrigado.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo - Alexandre.** Obrigada! Sandra?

**Sandra Ramalhoso -** Queria comentar um fato, Porque ela caiu de 400, 500, eu não me lembro o número exato, porque não anotei o número exato. Mas veio para 200 e pouco a gente tem que lembrar que 2020, 2021 foi pandemia. Nós tivemos a pandemia e o pessoal, não saia de casa, então esses dados eles têm que ser visto com muita parcimônia e pelo que eu vi, os dados também, o gráfico, ele já estava apontando para cima, ele já estava ali, meio que levantando por quê Porque no final de 2021 a gente já estava quase que saindo da pandemia para depois entrar em 2022. Então eu acho que a gente tem que ver esses dados com muita parcimônia. Essa queda foi por causa do que Qual foi a verdadeira causa da queda de mortes de pedestres, foi as ações. Que também não foram muitas, por causa da própria pandemia, as ações também não foram muitas. Foi por causa que as pessoas não saíram na rua porque estavam na pandemia, estavam dentro de casa. Então eu acho que a gente tem que ver isso com muita parcimônia e com muito mais cuidado. Eu acho que a gente tem que ter muito mais atenção, é isso que está acontecendo e a minha questão, então. Aí fala também dos dias, Os dias então, por exemplo, a gente vai ver que nos dias de semana o pessoal trabalha. Então reforça o problema da pandemia. Então o pessoal parou de trabalhar, então por isso que não ia trabalhar e é por isso que aconteceu os dados que estavam aí. E a minha questão, quando sai 2022, quando saem os dados de 2022 Para que a gente possa ter uma verdadeira comparação, porque aí a gente vai comparar 2022 com 2019. E eu acho que é aí que vai entrar realmente a verdadeira comparação e a gente poder creditar nessa estatística sim, que é tudo bem, caiu muito, graças a Deus, mas as pessoas não morreram, desculpa falar desse jeito, mas as pessoas não morreram de acidentes, morreram de covid, Então é meio triste falar desse jeito, mas foi mais ou menos o que aconteceu. Então a gente precisa ter um pouco de parcimônia no cuidado dessa atenção dos dados. Eu acho que a gente precisa. Colocar a pandemia aí no meio, E tirar realmente as verdadeiras conclusões Obrigado.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo - Mauro...**

**Mauro Calliari -** Não, só uma questão de encaminhamento a gente. Essa apresentação a gente já viu Alexandre, a gente viu na reunião passada. A expectativa hoje era a gente entender o que que vocês já conseguiram mapear, Em relação ao que está acontecendo e o que que vai ser feito. Eu só queria fazer um destaque aqui, que eu acho que é importante. Assim, quando a gente fala da comparação em 10 anos. É, ela tem uma, ela tem um... ela é um pouco enganosa. Se os dois números das pontas



parecem muito melhores, o que a gente vê é uma tendência que houve uma grande queda quando houve a redução de velocidades na cidade e essa queda parou de acontecer, Então eu acho que é importante que a Secretaria e eu não ouço isso ser falado por agora. O secretário falou isso com todas as letras, Nós temos um problema. O número de acidentes e número de mortes estava caindo numa certa proporção. E parou de cair nos últimos 3 anos. E aí reforça que a Sandra falou, a gente está vendo um número 2021, nós estamos em 2023, Então é importante assim. Eu acho que quando a gente fala, olha, aqui está o mapa, mapa dos atropelamentos, poxa vida, então o cadê as ações em cada uma dessas vias, Acho que não é o caso da gente entrar nisso agora, mas assim, para os próximas reuniões, eu acho que a gente pode e eu imagino que por plano de trabalho de vocês, Eu acho que a gente tem que trabalhar com essa premissa. A premissa é assim, não está bom. Quando você fala, as ações estão corretas, não estão. Elas já estiveram corretas. Quando reduziu a velocidade, quando aumentou a fiscalização, quando alguém estava bancando essa história... Há tem uma indústria da multa, não tem indústria da multa. Nós não precisamos preocupar com isso, secretário. A gente precisa se preocupar com o número de mortes, então eu acho que assim uma voz, Agora, a liderança da Secretaria de transportes e mobilidade de São Paulo tem que se assim, a gente tem que colocar qual é a prioridade A prioridade é um motorista reclamar que tem alguém falando que tem um ai, tem um radar que eu não vou poder passar no sinal vermelho ou a prioridade é reduzir esse número de mortes, E eu acho assim, a comparação com 10 anos, ela é enganosa, a gente tem que comparar nos últimos anos, parou de melhorar e aí é assim, se nós temos um programa chamado visão zero. E assim que ele é lançado, os números pioram. Esse é um programa que fracassou. Eu acho que a gente precisa voltar para trás e falar assim, OPA... A gente acompanhava aqui sistematicamente no CMTT. Tinha uma apresentação, acho que era o Luan que fazia sistematicamente, ó, tem essas 10 ações, a gente está acompanhando isso. Cadê o indicador não é expurgando o índice de rodovia, não é expurgando comparando com 10 anos, é comparando ano a ano, a gente vê a ação é um trabalho de formiguinha, a gente está disposto a ajudar, mas eu acho que precisa ter um pouco mais. De ênfase nesta conclusão, não está bom. Parou de melhorar. Então assim, nos últimos 3 anos e vai piorar o info siga já mostrou 2022 é pior se eu fosse vocês, acelerava esse relatório logo de 2022 para gente oficializar o problema. Não é, não vamos esconder, vamos colocar, vamos combater tudo, porque daí fica mais fácil enfrentar aqueles que vão falar “aí botou mais radar lá na minha casa, não vou poder passar”. É assim que a gente enfrenta, eu acho que a gente se a gente sair daqui Com esse consenso temos um problema de todos, não é só de pedestre, todo mundo, tem mais gente morrendo no trânsito. É um motociclista ou pedestre, o que quer que seja, eu acho só que a gente pode ser um pouquinho mais enfático nessa conclusão para ajudar a gente nas próximas ações do plano de ação de vocês, nosso, de todo mundo.

**1:8:5 Ricardo Teixeira** - Eu só queria pedir a palavra. Alexandre, se você me permite dar uma resposta. Bom dia, obrigado. É assim, eu falei lá das áreas calmas, não é Os projetos de área calma, aí tem, a gente não viu o projeto executivo, mas a gente imagina que está sendo feito pela cidade. Com certeza, avanços de calçada para melhorar o pedestre e redução de velocidade. Eu pedi para o Dawton disponibilizar para vocês quais as licitações que terminaram que já está aqui na fase de dar ordem de serviço. As lombadas eletrônicas na periferia perto de 400, fizemor uma contagem eu e o Dawton aqui que está disponibilizando para vocês a quantidade de lombos faixas também a maioria fora do centro expandido 160 e os cruzamentos elevados 55. É uma outra coisa que eu esqueci de falar. É até o serjão do CETET ta aí assim, nós estamos na fase final de contratação de uma empresa que vai fazer campanha de mídia para a segurança do trânsito, depois se o Sérgio quiser dar mais detalhes e ontem eu falei lá com a área de licitações, se eu não me engano, dia 13 de abril tem o ganhador da empresa que inicia uma campanha de segurança de trânsito, rádio, televisão, mídia social. É isso que é importante porque fazia muitos anos que a gente não via uma campanha e assim, é uma campanha contratada pela CET, não é da prefeitura. A prefeitura entendeu que esse assunto, como se, como é um assunto muito, focado na CET. Ela permitiu que a CET contratasse uma

empresa para fazer campanha com aquele dinheiro do fundo de multas, que é um dinheiro razoável. Aí perto de uns 20 milhões, 25 milhões, isso aí vai dar contrato para 5 anos. Nós estamos falando aí de quase 100 milhões de reais em investimento para a campanha, eu acho que é importante e por último, tem um item aqui que eu tinha esquecido que o Dawton me chamou atenção, que é a proposta que vocês fizeram da criação de uma diretoria de pedestres. Então, nós um tempinho atrás que fala inclusive esse assunto aqui. Mauro, que fez um positivo aí que gostou da ideia, nós contratamos uma fundação finalzinho do ano passado que a FIA. Para fazer o levantamento do atual estágio da CET, quer dizer, da onde ela veio, até aqui o momento que ela está em estrutura organizacional, treinamento para os funcionários, quantidade de funcionários por atividade necessária, revisão de sua estrutura pensando no futuro, para onde que a CET vai nos próximos 5, 10, 15, 20 anos em função dessa grande mudança de tecnologia Mudança das viagens que acontecem na cidade, então esse trabalho deve ser encerrado agora no final de março, e também podemos apresentar aqui pra vocês. E aí, dentro desse estudo, essa tua resposta aqui. Mauro, o Mauro e todos, que propuseram, vai ser ou não a diretoria Porque aí não teve um dado nosso, Nós contratamos uma fundação especializada para falar, “olha, esse é o momento atual da CET” e projeta a CET para o futuro. Está lá, eles estão aí nos finalmente. Para dar para nós esse produto, acho que agora eu consegui responder tudo aqui e, principalmente, que eu tinha esquecido. Eu sei que vocês conhecem, mas a questão de área calma é sim, redução de velocidade e é sim feita aonde tem quantidade de pedestre muito grande, Obrigado.

**Ricardo Teixeira (Dawton)** - Mas que é importante acrescentar é que nesse projeto de área calma, que tem avanço de passeio, é está largando as calçadas. Quer dizer que o projeto específico para segurança do pedestre, reduz a velocidade dentro desse cinturão, é um cinturão de segurança, vamos colocar assim. E são vários projetos que estão sendo feitos na cidade. Essa proposta que está sendo feito aqui tanto do dos cruzamentos elevados, quanto as lombadas, é um projeto piloto ainda. A proposta... precisa ficar muito claro que é um projeto piloto, porque eu quero lembrar, quero ser lembrado , que foi assim que o Mauro colocou nas últimas reuniões, a escala da cidade. Você está falando de 20mil km de sistema viário, então a gente precisa pensar grande também numa cidade como a nossa. Mas focar sempre nos locais onde realmente precisam ser colocado. Então se você aqui, nós estamos falando rapidamente, entre tudo, deve dar uns 200, 300 locais aqui.

**Ricardo Teixeira** - Eu vou pedir um aparte aqui, viu gente Assim, no dia de ontem a gente ficou aqui por causa daquela chuva também. A gente ficou aqui olhando para a operação e até liberamos o rodízio que tinha muita gente parado nos congestionamentos, mas também discutindo um pouco sobre a cidade. Aí uma das coisas que a gente discutiu aqui foi “Ah, mas nós vamos por lombo faixa no viário principal”. Sim. Se tiver apontando que naquele local, é um viário principal e tá morrendo, gente e o equipamento necessário para a redução desse atropelamento é a lombo faixa será colocado. Eu acho que é importante, nós vamos quebrar paradigmas aqui na cidade, É como é que a CET foi criada lá no governo Olavo Setúbal, literalmente, para fazer a cidade andar, a cidade tinha que fluir, tinha até as musiquinhas da época, São Paulo não pode parar aquela coisa toda. Hoje, 40 anos depois de do início dessa história, a gente vê que nós precisamos ter a cidade na velocidade compatível dos seus moradores. A cidade envelheceu os tempos de travessia de pedestre tem que ser maior. O técnico da CD tem que olhar com o olhar de que hoje o pedestre é a prioridade, não só a fluidez para fluidez foi feito tudo é semáforo inteligente, é mais asfalto, é mais isso, mais aquilo e pouco ao longo desses 40 anos, foi focado para o pedestre, então. Eu acho que agora, principalmente, com o envelhecimento da cidade, nós vamos ter que tirar a velocidade da cidade. É o vermelho geral. Nos cruzamentos vermelho geral, tempo só para é, eu me lembro, gente, há uns 4 anos atrás, a questão lá da Celso Garcia, quando todos os cruzamentos da Celso Garcia foram colocados, tempo específico para pedestre no início causou grande congestionamento que as pessoas não estava acostumadas com isso, vai hoje lá e tira esse tempo de pedestre. Nunca mais vai

tirar. A população do entorno da Celso Garcia como é na cidade, que também é mais envelhecida. Hoje já tem um tempo para atravessar avenida, que antes ela não tinha, então foi um ganho para toda aquela avenida. É uma avenida longa, começa aqui no centro da cidade, que é a região Pestana e vai até a Panto. Essas ideias, esses projetos que hoje estão saindo do papel, nós temos que entender que é um piloto que é um embrião, mas que veio para ficar. Nós não vamos mais admitir um pedestre sendo morto por dia na cidade, é uma guerra. Na cidade de São Paulo é um absurdo desse. A gente tem que fazer essa correção, tem que fazer um investimento, tem que ter vontade política. Está aberto...

**Ricardo Teixeira – Sérgio ?**

**Sergio** - Bom, bem lembrado pelo secretário. Eu já falei disso na última reunião da Câmara temática, então é uma prestação de contas, o processo está bem encaminhado, graças a Deus é um dos motivos aí que eu fui para essa posição que o secretário me chamou. O secretário tem muita vontade de mais do que cacarejar como ele mesmo falou, tudo aquilo que a gente está fazendo é fazer uma bem na linha do que o Doutor Élio falou, é comunicar para as pessoas quais são os comportamentos que a gente espera de cada modal. Então, é provocar aos munícipes que eles adotem comportamentos compatíveis quando eles tiverem pilotando um carro e quando eles tiverem sendo pedestres. Lembrando que as pessoas, elas são pedestres na maioria das vezes, elas levantam pedestres. Elas estão em casa, pedestres. Elas vão pegar um carro, elas vão pegar o ônibus, elas vão pegar o patinete, ou seja, o que for, mas ela inicia o dia pedestre. Então isso é muito importante e para nós a gente está muito ansioso. Eu já tinha me manifestado na última reunião. Nós somos muito ansiosos porque faz muito tempo que a CET não se comunica. A gente tem muita coisa pra falar. Eu acho que as câmaras temáticas evoluíram e amadureceram aí ao longo dos anos e a gente vai poder fazer um trabalho muito bacana, muito importante para a cidade. Então aí se eu acho que a gente tá num momento aí de como Mauro coloca aí, trabalhando juntos muito, aí é integrado, uma coordenação muito forte e essa comunicação vai poder refletir tudo isso para um público muito maior. Então eu acho que a gente vai conseguir resultados aí muito expressivos. Então, secretário, a gente está aí aguardando o que acontece em abril. Sempre tem alguma outra coisa, algum percalço, já vem acontecendo, percalços é uma com questionamento, uma pergunta, alguma coisa, mas a gente espera que em abril a gente tenha já essa ganhadora da licitação e a gente possa começar o trabalho mais rápido possível. A ideia, assim como tudo o que a gente vem fazendo, mesmo sem a agência de publicidade é ter um envolvimento grande, de todas as câmaras temáticas, porque no final do dia o trabalho é feito para o munícipe. Vocês representam os munícipes, então, em breve vocês terão, a gente terá essa novidade, passo a palavra para o secretário.

**Ricardo Teixeira – Sérgio**, obrigado. Eu queria dar mais um complemento. Eu juro que eu vou parar de falar só eu que falei hoje nós estamos aqui terminando um edital, ontem até discutimos aqui, já está no jurídico do jurídico já vai para área financeira para por na rua, que é a contratação de uma entidade especializada em educação. Focada na educação de trânsito, É então o Sérgio acompanhou isso nós desenvolvemos aqui essa ideia junto, se eu não me engano, FUNDAC com outro, chará meu lá, um professor, Ricardo Castilho. É, e qual que é a ideia Você tem lá na periferia a criança de 6 anos de idade. Ela vai a pé para a escola quando é deslocamento pequeno e não tem ônibus escolar para levar com o irmãozinho mais velho. Isso é evidentemente que precisa ser trabalhado. Não dá para uma criança de 6 anos de idade ser levada para a escola para alguma que tem um pouco mais de 7 ou 8 anos de idade. E qual é o percurso dela Como é que é trabalhado isso A cabeça dessa criança, então Esse trabalho que a gente quer rapidamente também estar contratando aí, é trabalhar essa questão de educação de trânsito através de jogos, você quiser explicar Sérgio, que já é sua área, você sabe melhor que eu, você que ajudou inclusive a montar esse termo de referência. Tanto que a gente estava esquecendo de falar isso aqui porque nós vamos levar

um produto não só para a periferia, mas para todas as crianças da cidade e educação de trânsito que vai estar aqui, Ó que vai estar no celular dela. Evidente, vai estar disponível para os professores da rede regular, nós vamos estar trabalhando com o jovem, o adolescente está aquele pré-carteira de motorista com aquele pré - carteira de motociclista, então são todas as idades com jogos, com filmes, interatividade, se quiser complementar Sérgio, é importante você que é do ramo. É que eu anotei aqui e sinto que é um item que eu estou esquecendo. O que é focado nessa questão para redução de acidentes,

**Sergio** - Posso complementar, Secretário. É então a ideia nessa contratação é contemplar desde a criança até o jovem que é recém tirado carta, então nós vamos trabalhar com a criança, através de games de ação, com celular e todos esses jogos que o secretário mencionou, nós vamos trabalhar também transversalidade nas escolas a gente quer criar postos avançados. A gente tem no CETET, que é o centro de educação da CET, a gente tem lá um centro de excelência em educação de trânsito, mas a ideia. É criar postos avançados e dentro da... indo para a periferia. Então a gente sempre parte do princípio que todo mundo tem a mesma banda larga, todo mundo tem o mesmo acesso e não é verdade. Então a gente vai criar postos que a gente vai levar essa educação de trânsito aos diferentes pontos que a gente tem na cidade e a gente vai tá cobrindo aí toda essa gama de criança, de jovem, do pré, do pré-adolescente e tal, até o jovem adulto. Então a gente vai trabalhar, a gente está trabalhando, está lançando um novo curso agora. Que a gente está trabalhando de motociclista seguro, que não trabalha só o profissional da moto, ele trabalha também todos os motociclistas, que é um modal que cresceu muito, e quando a gente eu estou falando, mencionando a moto, porque o Mauro mencionou porque há um modal que tem que ser muito bem trabalhado em termos de educação, de trânsito, no sentido de respeitar os outros modais. Então me desculpe, mas a gente tem que participar, tem que partir do princípio e isso é importante essa Câmara temática, o pedestre é o ponto mais frágil da cadeia, Então, todos os outros elos, todas as outras câmaras temáticas, eu não sei se alguém de algum de vocês já participou de outra, participa de outra Câmara temática. O mundo para a Câmara temática de bicicleta, às vezes o mundo deveria ser todinho feito com 2 rodas, não é verdade As pessoas tem o barato do negócio, é essa interligação, essa micro mobilidade e o nosso desafio é esse, é o ciclista se ver na pele de um pedestre, é um motociclista se ver mesmo, porque a gente fala muito do motociclista do aplicativo, mas o motociclista, mas é isso, é eu tô me afastando um pouco, mas, olha, nós estamos também finalizando muito bem lembrado pelo secretário, essa parceria que vai levar um processo que a gente já tem grande na nossa gênese aí no nosso DNA de educação de trânsito. Esse ano a gente vai trabalhar muito forte com ações de educação de trânsito já na mais tenra idade, trabalhando essa transversalidade através de outras matérias e também a divulgação disso através de campanhas de publicidade. Então vai ter ação e vai ter divulgação, ter educação de trânsito. Isso vai ser muito importante aí para ajudar a reduzir esses números tão ruins para nós, para nossa municipalidade. Eu parei gente, se alguém quiser perguntar, Mauro.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Obrigada, Sérgio. Dawton?

**Ricardo Teixeira (Dawton)** - Bom, acho que não tem ninguém mais para colocar aqui. Acho que conseguimos passar todos os assuntos aqui, não é Primeiro, eu queria agradecer aí a apresentação do Alexandre, Que se dispôs a fazer apresentação novamente dessa relação do relatório de morte e atropelamento, E isso termina mostrando a importância que esse trabalho tem com relação a tudo que os próximos passos, que estão sendo dados aqui, por orientação da Secretaria e o que realmente tem que ser feito nesses próximos meses, Nos próximos anos, É claro que não existe nenhum trabalho efetivo, se não existe uma pesquisa, um levantamento de dados e possivelmente um planejamento para tudo aquilo que se pretende fazer. E é isso que está sendo feito agora, esse trabalho que o Mauro falou, que está faltando realmente em 2022, que está sendo levantado aí, e a



gente... nós temos essa dificuldade com relação aos dados que são repassados por outras áreas e infelizmente, nós dependemos dessas outras áreas, essas outras áreas. Fornecer esses dados e fechar esse trabalho, Então, não podemos só ser irresponsáveis e colocar resultado de coisas das quais não temos dados, então, por enquanto, nós não conseguimos fazer esse levantamento completo para 2022 e não tenham dúvida nenhuma que, a partir do momento que for que nós tivermos disponíveis esses dados. Esse trabalho vai ser feito e nós vamos disponibilizar para vocês. Vamos compartilhar com vocês, mas o mais importante, de tudo isso é que independente desses dados, que estão sendo levantados Que muitas vezes nós já temos, não só não estão consolidados, estão sendo feitos todos esses trabalhos, Quer dizer, nós não estamos parados. Efetivamente, são ações que a curto, médio e longo prazo vão ser feitas e vão ser implementadas através da Secretaria, através da CET. São muitos, realmente são muitos trabalhos que estão sendo feitos. A CET neste caso específico da correção do pedestre, a CET não para porque todas as vezes que tem um pavimento lá que é fresado, recapeado é sinalizado imediatamente existe aí uma preocupação com relação a essa manutenção da cidade, então, é lógico que nós não podemos esquecer, que em locais específicos onde estão ocorrendo os acidentes, isso está sendo levantado, está sendo cadastrado e está se propondo medidas capazes de resolver esses problemas que estão surgindo. Acho que é isso que tinha para falar, não sei se você quer falar alguma coisa, Mauro e Sandra, não sei se alguém mais quer colocar alguma coisa. Queria agradecer, aí pela presença de vocês mais uma vez. E pelo resultado da nossa reunião, me pareceu que foi muito boa. Hoje, talvez estando secretário, confirmando assim... você quer falar alguma coisa

**Ricardo Teixeira** - Não. Eu estou feliz, pode contar comigo aqui. Eu peço mais uma vez, desculpa a minha ausência. Agenda é uma confusão. Eu prestar atenção aqui dando resposta aqui tinha um evento lá no prefeito agora, lá no sétimo andar, que eu tinha que estar, já tem reunião aqui meio-dia, mas peço desculpa e pretendo estar mais presente com vocês, aliás, quase perdendo a agenda hoje. Ele estava dando uma entrevista, aí falou, “acho que eu vou atrasar.” Mas acabou dando tempo, não é Na verdade, é isso mesmo. É um encaixe das nossas agendas e assim eu sempre falo o seguinte, a minha agenda depende dele e a agenda dele depende do prefeito, então é um pouco isso mesmo que a gente tem que administrar. E, claro que não é que não se dá importância, Pelo contrário, sabemos que até falei com ele sobre isso ontem, Discutimos a importância que tem a Câmara Temática, que é um espaço onde tem que ser colocado, ser discutido esses assuntos. Porque aqui é uma Câmara, tem mais uma Câmara temática. É daqui que tem de surgir essas propostas e essas propostas têm que ir para rua. Quer dizer, ela tem que ser consolidada na Câmara temática e nessas instâncias e a partir daqui tomar as providências.

**Mauro Calliari** - Olha, eu acho que é importante a gente esse seu final, porque é a presença do secretário, não é uma, não é assim para aumentar o status da Câmara temática é justamente para poder dar celeridade, , é prioridade para essas pautas. Eu acho que a presença dele é essencial em todas as reuniões do CMTT e na Câmara temática, quando for possível, eu acho ótimo, De vez em quando a gente conseguir contar com a presença e não necessariamente em todas, mas assim acho que dá um rumo, e ajuda a gente a conseguir perseguir e queria agradecer explicitamente, assim, aproveitando a presença dele e também do Dawton, Jaqueline, a Michele pela condução, A gente tem um processo aqui tem a sociedade civil junto com prefeitura junto, Tentando juntar todos os órgãos e mais as demandas. Eu acho que a ideia desse Câmara é fazer a coisa, andar junto, Todo mundo se acompanhar, porque nós temos um objetivo, É melhorar, não é só chegar de um lugar até outro, , até chegar com qualidade, , é a urbanidade que está em jogo na cidade, então agradeço aí a vocês pela condução do da Câmara.

**Sandra Ramalhos** - Também queria agradecer a presença do secretário, todo o esforço do Dawton, que a gente sabe que também queria valorizar o seu trabalho. É, mas a gente sente essa



importância, Na frente um secretário, que essas pautas realmente possam caminhar, Então, muito obrigado pela presença e que as coisas continuem caminhando, principalmente isso, que as ações continuem indo. A gente precisa realmente melhorar a mobilidade aqui no município de São Paulo, que é o mais rico, é o mais importante. Tem todo um aspecto turístico e então eu acho que é muito importante a mobilidade aqui no nosso município. Obrigado.

**Ricardo Teixeira (Dawton)** - É, então é isso, gente. Muito obrigado a todos e um bom almoço. Boa tarde.

Todos se despedem