

Reunião da Câmara Temática de Mobilidade a Pé

Data: 9/4/2024

Duração: 1h40m

Participantes:

Ana Carolina Jacob — CET /DP

Dawton Roberto Batista Gaia – SMT/AT

Eduardo Lorenzon Junior – Conselheiro CMTT

Élio (Convidado) - Conselheiro

Fabio Nigro Gonzales — CET/SME

Jackeline Morena de Oliveira Melo – SMT/AT

José Renato - SMPED

Léa Lopes – SMT/AT

Marcelo Espel – CET/GST

Márcia Casa — CET/GPL

Marco Antônio Portugal – Conselheiro CMTT

Mauro Calliari – Conselheiro

Michele Perea Cavinato – SMT/AT

Paulo Flores — CET

Ricardo Pradas — SMT/AT

Rafaela Moreira – Conselheira CMTT

Renan Villarta – Conselheiro CMTT

Rosi Nicacio - CET/DPB

Sandra Ramalhão – Conselheira

Telma Micheletto – CET/GST

Vitor

Pauta:

Programas de Segurança Viária voltados para Mobilidade Ativa.

Legenda:

... → pausa ou interrupção.

(inint) [hh:mm:ss] → palavra ou trecho ininteligível.

(palavra) [hh:mm:ss] → incerteza da palavra transcrita / ouvida.

00:00:04 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, começou. Bom dia a todos. Hoje, mais uma Câmara Temática de Mobilidade a Pé. A pauta é única: Programas de segurança viária voltados à mobilidade ativa. Antes do início da reunião, falarei rapidamente. Algumas pessoas estavam cobrando com relação à área calma São Miguel. Estamos lá com uma empresa, que está dando alguns problemas na implantação dos projetos. Estamos fazendo tudo o que tem que ser feito, notificando a empresa para que ela retome os trabalhos e faça tudo o que tem que ser feito, fazendo algumas correções do que foi implantado e que não estava ... vistoriamos e verificamos que precisava ser corrigido. Ela continua, permanece. Esperamos que a gente consiga concluir no prazo contratual. É apenas um informativo com relação à área calma São Miguel que as pessoas estavam nos cobrando. A Telma já entrou? Telma?

00:01:22 Telma Micheletto (Convidada): Estou aqui.

00:01:23 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom dia, Telma. A palavra é sua. Você está compartilhando a sua apresentação? Você passou para a Michele?

00:01:32 Telma Micheletto (Convidada): Estou compartilhando. Vocês estão visualizando?

00:01:45 Dawton Roberto Batista Gaia: Sim.

00:01:47 Telma Micheletto (Convidada): Vou falar rapidamente e a gente abre para as discussões. Vou falar sobre os programas de segurança viária com foco na mobilidade ativa,

com um foco mais nos pedestres e nos ciclistas, que são os mais vulneráveis dentro do nosso sistema viário. Vou fazer uma apresentação rápida dos dados. Coloquei aqui, porque a gente vem acompanhando essa década de ação da ONU de redução de acidentes. Isso é um panorama só para as pessoas conseguirem visualizar a quantidade de mortes que a gente tem por tipo de usuário. Tenho de 2012. Peguei 10 anos, de 2012 até 2021, que são os últimos anos que a gente tem. Estamos trabalhando nesses dados, já temos um convênio com os dados do Infosiga, juntamente ao DETRAN. Estou vendo aqui, na Gerência de Segurança de Trânsito, esforços muito bons, muito grandes para a gente conseguir fechar esses dados de 2022 e 2023. Por isso, vou falar de 2021 para trás. Quando a gente começou os programas de segurança viária dessa gestão — que começou em 2017, a gestão passada e depois a continuidade — começamos esses programas em 2017, trabalhando com os dados de 2017. A gente tinha 331 mortes de pedestres, 311 ciclistas, 118 passageiros e condutores e 37 bicicletas. Esses dados que coloquei ao lado, são dos óbitos para mostrar quem, infelizmente, está morrendo mais, esse é de 2021. Aconteceu que, após a pandemia, houve um acréscimo de motociclistas mortos e um decréscimo nos pedestres por conta da dinâmica da cidade. A gente teve mais entregas, menos pessoas transitando pelas vias. Podemos observar que quando as pessoas transitam, claro, elas estão mais expostas. Esse é um panorama. Fiz uma comparação para a gente verificar como vínhamos caminhando com todas as iniciativas. Entre elas, existem muitas iniciativas de grande monta, por exemplo, a redução das velocidades nas cidades em 2015, depois a colocação de radares e depois vem os programas. Assim, junta um monte de ações e tudo isso é um esforço grande que a CET vem fazendo ao longo dos anos para conseguir a redução dessas mortes. Para a gente ter uma noção, o pedestre envolvido em sinistros de trânsito, teve uma redução de 81% e ciclistas de 65%. O plano cicloviário é muito importante para isso acontecer. A gente traz vias mais seguras para os ciclistas também. Essa é a intenção. Claro que em todos os projetos a gente precisa sempre fazer uma revisão quanto à segurança e quanto aos problemas pontuais, mas o objetivo principal é esse. Os óbitos no trânsito que tivemos redução entre 2012 e 2021, foram os de pedestres, 47% a menos, e os ciclistas, de 15% a menos. Isso numa década. Em 2017, a gente começou a trabalhar com os dados que tínhamos no momento. A gente tinha, na cidade de São Paulo, 3.235 atropelamentos, sendo 331 óbitos, isso equivale a 42% dos óbitos da cidade. A gente parou para pensar o que

poderíamos fazer para melhorar as vidas para as pessoas, porque se entendeu que não está seguro, ainda, o caminhar pela cidade. Foram elaborados os programas das áreas calmas, que está na meta 39 do Plano Estratégico da Prefeitura. A rota escolar segura e a rota acessível. Depois vou falar, especificamente, de cada uma delas. As áreas calmas, no começo da meta, a gente pensou em 10 projetos. A gente tem agora, conforme o Dawton falou, a área calma São Miguel já sendo executada. Grande parte dela, acho que, se não me engano, 60% dela já está pronta. A gente implantou também Santana totalmente, a Lapa e a Lapa de baixo parcialmente, uns 70% de cada uma. Tem o Centro República para ser implantado ainda, após a entrega final dos projetos executivos de obra das áreas calmas. Dentro da rota acessível e da rota escolar segura, além da redução dos acidentes, tem uma meta da Agenda 2030 da ONU, que é atingir objetivos de desenvolvimento sustentável, que são as ODS. Dentro desse, está o objetivo de saúde e bem-estar, que é a busca da redução do acidente em vias. A redução das desigualdades. A gente tem dentro do nosso, a redução das desigualdades com relação à pessoa com deficiência, com mobilidade reduzida, à deficiência visual, às crianças, aos idosos. Estamos com muito foco na acessibilidade nos programas de segurança. Cidades e comunidades sustentáveis, que é pensar o planejamento para a cidade, as vias mais seguras e ação contra a mudança global do clima. Priorizando modos não motorizados, modos ativos, você também melhora, reduz essa emissão de gás poluente. As rotas acessível e escolar estão juntas na mesma meta, na meta 41, que é de implantar nove projetos de redesenho urbano, ODS, melhorando a caminhabilidade e a segurança das pessoas, em especial, as pessoas com deficiência, idosos e crianças. A rota escolar segura é com foco nas crianças. A acessível, o foco está no deficiente visual e nos idosos. Estão todas no plano de meta da Prefeitura e no nosso plano de segurança viária, que é o plano Vida Segura. Vou falar agora das rotas acessíveis. As rotas acessíveis foram pensadas para melhorar os trajetos entre as instituições que atendem as pessoas com deficiência e os meios de transporte, além de polos de atração, como hospitais, parques, praças, teatros, pontos de interesse. Ela está atendendo aos decretos da Lei Brasileira de Inclusão, a Lei 10.098, o Decreto 5.296, todos esses envolvidos na atividade. A resolução do CONTRAN, a qual trata das botoeiras sonoras e está no Manual de Sinalização Semafórica. Está sendo feita uma revisão dessa resolução das botoeiras sonoras e do Estatuto dos Pedestres, o Decreto 59.670, que fala sobre essas rotas

acessíveis, inclusive sobre consulta à Secretaria da Pessoa com Deficiência. Todas essas rotas que a CET traçou foram conversadas na Secretaria da Pessoa com Deficiência. Todas tiveram a participação de pessoas com deficiência. A gente tem o contato com essas pessoas e com essas instituições, isso resultou nas seis primeiras rotas: Vila Clementino, Barra Funda, Marechal Deodoro, Ipiranga, Linha Azul e Centro. Aqui um panorama das pessoas com deficiência no Brasil, no estado de São Paulo e na cidade de São Paulo. Na verdade, a gente sabe que os dados são bem maiores. Quando foi feito o último IBGE, só foram colocadas as deficiências mais severas, mas a gente sabe que um quarto da população tem algum tipo de deficiência. Porém, nesses dados, são as mais severas. Na cidade de São Paulo tem 810.000 pessoas com as deficiências mais severas. Entre essas pessoas, está a visual, que são 345.478, ele é a primeira. Em segundo, a motora. Em terceiro a mental e intelectual. Em quarto, a auditiva. Daí a importância de se pensar cidades para as pessoas poderem caminhar, todas as pessoas. Aqui é o teste da rota acessível da Vila Clementino. A gente fez um teste com pintura estudada de piso tátil. Aqui é para mostrar como foi feito, como foram traçadas essas rotas. A primeira, a gente fez um mapeamento pegando as principais estações de metrô, quem conhece a região de Norte da Lagoa, Pedro Toledo, a CD, a Fundação Dorina Nowill e todos os polos de atração. A partir daí, a gente traça as rotas, conforme a demanda das associações. Além disso, a gente consegue, depois, vão vindo outras demandas. Por exemplo, agora veio uma da UNIFES, que a gente está traçando, complementando a rota da Vila Clementino. Ela também já foi complementada pela Derdic, que fica ali na Estado de Israel. Elas são muito dinâmicas. E o que elas preveem? Elas preveem a reforma das calçadas, os ajustes dos pisos táteis e a colocação das botoeiras sonoras. Aqui é um panorama da cidade, de um mapa da cidade, onde terão as rotas acessíveis, porque conforme chegam demandas de solicitação de botoeiras sonoras, nós vamos traçando essas rotas. A gente teria uma apresentação específica para falar dessas rotas. A gente chegou a ir para a rua com as pessoas com deficiência visual para avaliar o dispositivo que estava sendo colocado de botoeira sonora, a colocação dos pisos táteis. Os ajustes técnicos que a gente está fazendo internamente. A rota escolar segura. Na rota escolar segura o foco é na criança. Pensou-se em reduzir os acidentes com menores de 18 anos. Não só a gente entrar na escola, mas fazer com que os caminhos entre a casa e a escola, a casa e o retorno, a ida e o retorno fossem seguros para as crianças, não só a pé,

mas também, por transporte público ou por transporte privado. A primeira rota escolar segura, a gente fez o projeto-piloto, existe um boletim ...

00:13:40 Dawton Roberto Batista Gaia: Telma, só um minutinho, eu vi que alguém colocou que está com problema de áudio. Todo mundo está com problema? Porque estou escutando muito bem.

00:13:46 José Renato SMPED: Estou ouvindo bem também, estou ouvindo muito bem.

00:13:50 Sandra Ramalho (Convidada): Parece que a Telma está falando dentro da lata. É isso que está parecendo. O Renan, que colocou, ele é autista. Talvez ele tenha uma maior dificuldade de percepção. A gente percebe, mas com dificuldade. Parece que ela está falando dentro da lata. Não sei se é o fone, se é o microfone.

00:14:17 Telma Micheletto (Convidada): Posso tentar mudar o fone aqui. Vocês querem que eu tente? Deixa eu ver. Vou tentar mudar o fone.

00:14:25 Dawton Roberto Batista Gaia: Consegue chegar mais perto do fone?

00:14:26 Telma Micheletto (Convidada):

Vou tentar. Acho que eu vou ... deixa eu ver o Bluetooth, vai ficar melhor. Vamos ver se eu consigo rapidamente. Você consegue me ouvir agora?

00:14:55 José Renato SMPED: Estou ouvindo bem, eu não sei ...

00:15:02 Dawton Roberto Batista Gaia: Para mim, está perfeito também.

00:15:04 Renan Villarta: Dá para entender. Só está um pouquinho difícil, mas dá para entender normal.

00:15:08 Dawton Roberto Batista Gaia: Então vamos lá, vamos continuar Telma ...

00:15:12 Telma Micheletto (Convidada): Celso, tem um fone melhorzinho? ... E agora, ficou melhor?

00:15:35 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu estou ouvindo bem. Acho que o Renato ...

00:15:39 **José Renato SMPED:** Parece que ficou um pouco abafado, mas dá para entender de boa.

00:15:45 Telma Micheletto (Convidada): E agora, Renan, está melhor? Melhorou?

00:16:00 Renan Villarta: Melhorou.

00:16:00 Telma Micheletto (Convidada): Eu troquei de fone. Vamos lá. Vamos voltar.

00:16:04 Dawton Roberto Batista Gaia: Obrigado.

00:16:07 Telma Micheletto (Convidada): Vou falar mais perto também. Às vezes, dá esses problemas. Às vezes, a internet também. Estava falando da rota escolar. A rota de Itaquera, a gente fez o projeto-piloto no conjunto José Bonifácio. Entramos na escola para fazer as pesquisas com os pais, com os professores, com as crianças. Levamos vários questionários da nossa área de educação. A gente conseguiu fazer o trajeto, que é essa parte do mapa verde, por informações das crianças, dos professores, dos pais da região. A gente conseguiu traçar onde era o deslocamento. Após esse traçado, a gente identificou as escolas. A gente conseguiu atingir sete escolas, quatro mil alunos. Fomos fazer as vistorias. Aí, entra a parte da segurança viária. A gente pensa nas propostas em cima do comportamento da criança. Fizemos vários estudos, um com o pessoal da Blumberg, o pessoal da Criança Segura, para a gente ter o foco na criança. Colocar medidas e redutores de velocidade, por exemplo, a chicana, que a gente colocou num trecho entre curvas e não tinha travessia nenhuma. A gente tinha um local que se chamava Cidade dos Velinhos, onde trazia pessoas mais idosas para fazer atividades do bairro. Era um local onde tem deslocamento das crianças até

a escola. Fizemos rotatórias, fizemos colocação de avanços de passeio, acertamos acessibilidade. O que foi possível fazer, até no momento da intervenção, junto com a Subprefeitura, a gente foi fazendo. Nesses programas da Rota Escolar Segura e na Área Calma, a gente fez a intervenção temporária, que chamamos de urbanismo tático. É bastante importante, o vivenciamento daquilo que vai ser feito e mostrar a importância para a criança, uma educação presencial, de fato, na rua. A criança começa a entender melhor o que está pensando, o que vai ser colocado e a população também. A população opina. A gente fez oficinas com eles, essas intervenções temporárias para entenderem o projeto e após essas intervenções que a gente faz as reuniões novamente e a gente implanta os projetos com as resoluções do CONTRAN, porque fica bastante lúdico, mas não é uma sinalização que a gente pode usar definitiva. A gente tem que depois usar, como está aqui embaixo, a rotatória na intervenção temporária, do lado direito, e a rotatória já com a sinalização do verde, a sinalização de canalizações, tem alguém com deficiência visual no grupo? Esqueci de perguntar, desculpa. Tem?

00:19:31 Sandra Ramalhão (Convidada): O Renan, acho que ele tem baixa visão.

00:19:34 Michele Perea Cavinato: Não é o mesmo Renan, eu acho.

00:19:38 Sandra Ramalhão (Convidada): Acho que o Renan tem baixa visão também, mas acho que ele deve estar conseguindo ver as imagens.

00:19:46 Renan Villarta: Gente, não sei se tem outro Renan. Mas não sou eu não.

00:19:48 Michele Perea Cavinato: Não, não é. É o outro Renan, Sandra. Não é o mesmo.

00:19:56 Telma Micheletto (Convidada): Senão podia fazer uma descrição um pouquinho melhor. Mas vamos lá. Essa que passei primeiro foi a Itaquera. A segunda, essa pequena, é a Jardim Nakamura. Itaquera foi feita em 2018. Ainda falta uma parte de Itaquera para fazer, que está sendo feito nos projetos que a gente tinha com a SMT, juntamente com a CET, que está avaliando os projetos que foram contratados os executivos de obra. Ainda tem uma

parte de Itaquera para ser feito. O Jardim Nakamura foi realizado em 2019. Também contou com as intervenções temporárias de urbanismo tático. Lá, a gente envolveu 17 escolas da região, 10.586 alunos. É uma região próxima a M'boi Mirim, no Jardim Ângela. Lá, a gente tinha muito ... faltava muita sinalização de área com segurança. A gente optou, também porque o volume veicular não era muito alto, a não ser na M'boi e na Estrada da Baronesa. No trajeto todo, desenvolvia a rua Agamenon Pereira de Magalhães. A gente pensou muito na rotatória como uma forma de reduzir a velocidade. Também enfrentar a parte da via onde o carro dá passagem para o pedestre. Foram feitas várias rotatórias ao longo. Eu olhei os últimos dados e reduzi muito o número de acidentes lá após esse período que a gente está mantendo essa sinalização dentro do Jardim Nakamura. Foi feito com uma ajuda bastante grande às rotas escolares da Subprefeitura, essa de M'boi Mirim, e a do José Bonifácio de Itaquera, com muita boa vontade de execução de obras para a gente conseguir fazer alguns ajustes durante o processo da intervenção temporária e até mesmo da implementação da sinalização horizontal e vertical. O Nakamura já foi feito, então não passará por essa demanda de projeto de obras, mas ele tem prioridade perto das calçadas, mesmo num outro programa que é o Território Educador. O Território Educador é um outro programa, que está dentro da ... agora está com a SMU e a SPUrbanismo desenvolvendo projetos. Ele trata de fazer alguns espaços para as crianças, bem parecido com esse que a gente está aqui do lado direito, abaixo, nessa amarelinha, e trabalhar os aspectos cognitivos das crianças, porque tem um estudo que identificou que quanto mais você trabalha esses aspectos cognitivos, mais cedo você melhora a habilidade das crianças, inclusive no caminhar e na segurança viária. O que é feito dentro do Território Educador? São feitas estruturas para ter áreas de convivência e de brinquedos, tanto áreas grandes como painéis, como trilhas, como muros pintados com sinalizações lúdicas, tudo para trabalhar a criança e melhorar os aspectos cognitivos. Essa foi do Nakamura. Isso é um pouquinho para vocês verem como foi a intervenção temporária. A gente entra nas escolas com o pessoal de educação também lá do CET, leva toda a questão da segurança viária, leva o que vai ser feito do projeto, trabalha com os professores, trabalha com os pais. A gente faz todo esse movimento para entender por que a gente está entrando na área e por que vão ser feitas essas transformações. O Nakamura, do Território Educador, foi trabalhado bem. Dá para ver bem aqui as crianças fazendo a pintura no muro. Esse espaço da pintura no muro, do lado esquerdo. Acima é o

mesmo espaço que vocês estão vendo que a gente teve que colocar o gradil para a moto não entrar. A Subprefeitura colocou até esse murinho para a moto não entrar nesse espaço. O pessoal acabava usando para desviar os caminhos para criar a estrutura mesmo de convivência das crianças. O Nakamura foi implantado em 2019. Agora, vou só voltar um pouquinho para falar. Além do Nakamura, tenho a rota escolar do Pari e do São Rafael. Estou falando que estão sendo contratados processos executivos de obras pela Secretaria de Mobilidade e Trânsito, e esses projetos estão dentro desse pacote. Além das rotas acessíveis das quais falei, que são Barra Funda, Marechal Deodoro, Ipiranga, Linha Azul, que é a parte da Vergueiro, e Centro. Agora, as áreas calmas. As áreas calmas são um outro tratamento que é com foco em centralidades populacionais da cidade, onde tem muito comércio, prestação de serviço, uma quantidade alta de pedestres e a ocorrência de acidentes de trânsito, com estações de metrô, com terminais de ônibus. A gente priorizou a de Santana, que foi a primeira a ser implantada. A de São Miguel teve uma intervenção temporária em 2017, mas foi antes da gente fazer todo esse estudo. A área calma partiu daquelas áreas de velocidade reduzidas, que são as áreas 40. No momento inicial, observou-se uma quantidade muito alta de acidentes, sinistros de trânsito e foram colocadas as reduções da velocidade com placas e sinalizações horizontais. A Área Calma já é um objetivo de reduzir um pouco mais essa área para que ela seja mais concentrada, aonde tem muito pedestre, onde tem muita concentração de acidentes, e usar os elementos moderadores de tráfego para a gente atingir esses 30 km por hora, porque só com as placas a gente não estava conseguindo, a não ser se colocasse a fiscalização eletrônica. Era assim, consolidar, não só colocar a velocidade a 30, mas fazer com que o veículo transite mesmo na velocidade 30. Então, implantadas a gente tem a Santana, a Lapa e a Lapa de Baixo ainda faltam uma parte, São Miguel também. Agora o Centro República e o Centro Sé estão nesse pacote dos projetos. A gente tem um estudo também no Largo 13, já está em estudo, e o próximo será Penha. Para a rota escolar, a gente tem em estudo a Vila Carmosina, Vila Campestre, e depois Butantã e Vila Leopoldina. As rotas acessíveis, a gente tem mais 22 rotas traçadas. Como nós que tratamos das botoeiras sonoras, então nós estamos colocando como uma prioridade, fazendo etapas de implantação de botoeiras sonoras. Aqui um pouquinho do que foi feito na área calma. Então, por exemplo, na Dr. Cesar e Salete, acho que muita gente conhece, acabou virando um ponto de encontro de arquitetos, engenheiros,

para ver o que foi feito no cruzamento e a sinalização da rotatória com os avanços de calçada, que melhorou muito a condição de travessia de pedestres. Aqui é a Martim Tenório, na Lapa. A (inint) [00:27:41] Santana. A Martim Tenório, a gente colocou, então, mostrando um pouco da travessia elevada, que é um elemento, para mim, considerado um dos melhores, porque ele reduz a velocidade com o aumento, e levanta o pedestre. Fica numa altura maior, para rota escolar também é muito bom porque as crianças têm estatura baixa, então as crianças ficam mais visíveis e realmente funciona. A gente fez uma pesquisa de redução de velocidade antes e depois e observou que, em média, ela reduz até 20 km por hora do veículo quando ele passa no ponto que a gente colocou a travessia elevada. Com todas essas propostas de segurança, por exemplo, na Praça Sebastião Jaime Pinto, que é na Lapa de Baixo, a gente conseguiu, junto com a Prefeitura, vimos que tinha um acesso desnecessário, que não precisaria ter aquele acesso a mais para o veículo. Transformamos aquela via que acessa uma outra, acessa antes, fechamos e virou uma praça que está sendo bastante utilizada. Também melhora a área de convivência entre as pessoas. Melhorando isso, a gente melhora a qualidade de vida, faz as pessoas saírem mais para a rua, torna as vias mais seguras. Queria mostrar um pouquinho para vocês a área calma de Santana, que a gente concorreu ao prêmio do SENATRAN 2023. Ela teve resultados excelentes. A gente começou o estudo em 2015, 2017. O que a gente pensou? Conforme a gente foi fazendo os nossos estudos, alguns dos projetos foram sendo implantados. Implantou, em 2018, 19, 2 com polos geradores, alguns prédios que foram construindo no local, a gente pediu para implantar. Ao longo dos anos, a gente foi conseguindo implantar mais coisas. Em 2020 e 2021, foi quando a gente ... Em 2020, a gente implantou, mas queria mostrar, para vocês, as ações da intervenção temporária foram em 2017. Acho que é 2017, da área Dr. César e Salete. Eu queria mostrar para vocês que, conforme a gente foi trabalhando na área e colocando os projetos. Antes do estudo 2015, 2016 e 2017. Após o estudo 2018, 2019 e 2020, a gente teve excelentes resultados, reduzindo em até 36% das mortes por pedestres, 44% dos atropelamentos no geral e 56% dos acidentes veiculares com vítima. Aconteceram ainda alguns fatais, peguei os B.O. s desses específicos e a gente viu que nos atropelamentos ocorreu uma morte com ônibus com pedestre e que matou o pedestre, que é um desafio ainda, se a gente está ... a turística para ser elevada é muito boa. Por moto também, esses dois últimos. Teve fatal de moto nos acidentes veiculares com vítimas que a

gente sabe que é um problema que estamos tratando agora com a faixa azul. É um problema muito sério na cidade. Mas, no geral, a gente teve excelentes resultados e acredito que, conforme a gente consiga manter as sinalizações, ou trazer mais sinalizações, porque tudo quando a gente começa os programas, às vezes, a gente tem algumas dificuldades de implantar alguns elementos de moderação, mas depois as pessoas vão vendo que dá resultados e a gente vai conseguindo cada vez implantar mais. Queria agradecer. Vou sair, tirar o compartilhamento para quem tiver alguma dúvida. Dei uma geral. Obrigada ... Sai do compartilhamento, Michele?

00:31:33 Michele Perea Cavinato: Ainda não, continua aqui.

00:31:34 Telma Micheletto (Convidada): Acho que eu ocultei e agora não saio. Agora sim.

00:31:43 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito bem. Eu vi algumas perguntas no chat. Acho que perguntaram sobre se essas intervenções de extensão temporária, se alguma continua em funcionamento? Acho que o Mauro que perguntou. Mauro, você quer falar?

00:32:13 Mauro Calliari: Acho que posso complementar um pouco a pergunta. A Telma estava falando ... essa pergunta tem a ver, especificamente, com as rotas escolares, porque ela falou que tem algumas temporárias. Essa de São Miguel, eu sempre entendi que ela era temporária.

A gente já viu essas fotos várias vezes. Nunca entendi se ela está lá ainda, ou não. Seria interessante saber se essas intervenções estão lá, ou não. Tenho mais uma pergunta, não sei se eu faço agora, ou espero?

00:32:44 Dawton Roberto Batista Gaia: Não, faz já.

00:32:47 Mauro Calliari: Acho que vou gerar um climão.

00:32:50 Telma Micheletto (Convidada): Então, espera, deixa eu responder, Mauro. A Intervenção Temporária e Urbanismo Tático, é temporário mesmo, o próprio nome diz isso. A

gente tem alguns dias para fazer. O máximo que a gente conseguiu fazer na cidade de São Paulo, pelo menos nós aqui na segurança, foi no Caminhar Pinheiros, que a gente conseguiu estender por dois meses. A associação comercial se envolveu e manteve a intervenção temporária. Precisa ter acompanhamento direto, porque como ela não é uma sinalização do CONTRAN, tem que ser muito bem feita, precisa ter técnicos que conheçam bem a sinalização, o comportamento dos veículos, das pessoas, para que não gere acidentes de forma alguma. A gente faz com muita supervisão da área operacional, ou mesmo da comunidade, e tudo a gente tem, por exemplo, os vasos, as cadeiras, tudo, você tem que pôr e tirar. A Subprefeitura junta muito com essa dinâmica. Depois que a gente implanta ... as que a gente fez, foi bem manual, com pó xadrez mesmo e cal. Aquela coisa de ir na vassoura, fazer na fita crepe, na vassoura, na trabalhosa, e depois de um tempo a gente tem que lavar toda a sinalização para que ela suma e depois a gente aplica a definitiva. Ou então, por exemplo, a Salete, como não teve a obra, a Salete com a Dr. César, a gente colocou a temporária, permitida pelo CONTRAN, que é a sinalização verde, então fica uma sinalização lúdica. Ela é verde, mas é dentro da resolução do CONTRAN. A calçada é verde, e a gente coloca também os balizadores. Mas depois podem ser feitas as obras.

00:34:57 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito bem. Quer continuar causando, Mauro?

00:34:59 Telma Micheletto (Convidada): Pode causar.

00:35:00 Mauro Calliari: Essa é uma apresentação que gera dois sentimentos. Um é assim: a gente vê o comprometimento das equipes, estamos falando de segurança. Mas ela gera uma grande frustração, sei que parte do problema não está nessa reunião e a gente volta para o problema que acho um vexame a gente ter que ver uma estatística que termina em 2021, quando a gente sabe que aumentou o número de mortes. Acho que, se eu fosse vocês, me recusaria a fazer qualquer coisa, enquanto esse sistema, a área responsável, não fizer o número aparecer na frente de vocês. Não dá para medir resultado de nada. Estamos falando de políticas super interessantes. Eu adoro esses projetos. Todo mundo, a gente sempre fala bem. Só que assim, não dá para vocês trabalharem numa estrutura que isso recusa. Porque não dá. Não dá para a gente falar assim: ah, é um sistema técnico. Já

falamos disso várias vezes. Qualquer ser humano que sentar com o lápis na mão, vai sair um número. E o número já está feito. Então, se vocês não conseguem, faz do Infosiga. Faz qualquer coisa. Mostre um número de verdade. Piorou, a Prefeitura abandonou esse negócio. Estou achando que vai até a eleição. A gente vai descobrir depois que morreram mais pessoas e o número vai vir, mas vai ser a outra gestão que vai falar, sei lá quem vai falar. Acho isso lamentável. É ruim para vocês como profissionais, vocês estarem usando um número de três anos atrás, dois anos e meio, gente. Então, falando das intervenções, dito isso, eu acho que é o pano de fundo, não dá para a gente ter nenhuma política pública medida se você não tem o diagnóstico certo. Em relação às duas coisas mostradas, as rotas escolares e as áreas calmas, a rota escolar, acho que a gente sempre cai no mesmo problema. Ela é maravilhosa. Tem tantos mil alunos, tantas coisas. É a temporariedade, o fato dela ser uma intervenção temporária, que eu acho que incomoda. Essa que você falou de Pinheiros já tem vários anos, acho que é pré-pandemia. Quando saiu essa intervenção, que durou dois meses, voltou a não ter possibilidade de travessia na Rua Pinheiros, que é um lugar que, por acaso, eu passo bastante. Alguém tinha inventado um gargalamento do trânsito que melhorava a travessia. Depois de dois meses, acabou. Acho que o fato de serem intervenções temporárias joga muito contra. Vocês vão lá, fazem uma intervenção. Suponho que vocês tenham uma métrica. Em dois meses, caiu tanto. Em dois meses, diminuiu em reclamação. Não é possível que a gente tenha que ver uma intervenção feita há 3, 4 anos atrás, numa reunião hoje, em 2024. Ou ela deu certo e ela gerou fruto, que é uma intervenção permanente, ou ela não deu certo, então ela tem que ser desfeita e a gente nunca mais fala dela, aprendendo alguma coisa. Acho que a gente está sempre no meio do caminho. Em relação às áreas calmas, acho que é o projeto mais importante da Prefeitura no ponto de vista de caminhabilidade. Acho que as áreas calmas ainda pecam na iluminação, na extensão de calçada, muito pouca a extensão de calçada, infelizmente, e de melhoria do piso. Quando você vai para a Lapa, ainda tem piso muito ruim. Não vi um trabalho de sistematização desses trabalhos. A minha pergunta é por que a gente só continua com as mesmas duas, sendo que esses projetos estão há mais de, talvez, outros dois anos. São os mesmos projetos ainda em estudo. Acho que tem uma lentidão, talvez no projeto mais importante, porque os números devem mostrar isso. Até me mostrou um pouquinho, é uma pena. A gente gostaria muito mais de poder sair daqui torcendo para falar, vamos lá, vamos

implantar 10 áreas calmas. E a gente está aqui vivendo os mesmos projetos de anos atrás que não saem do lugar.

00:38:44 Telma Micheletto (Convidada): Mauro, vou responder um pouquinho dos dados. O que aconteceu? Fui buscar as informações porque eu sabia que ia ter esse questionamento, sei que sempre tem. O que aconteceu aqui? A CET não tem os dados. Quem fornece os dados para a CET é a Secretaria de Segurança Pública. Houve um período que teve um problema na emissão desses dados. Não sei se foi no banco deles. A CET começou a buscar como é a gente iria resolver isso. Foi feito agora um convênio com o DETRAN, para os dados do Infosiga vir para nós. O pessoal aqui da equipe de dados, está trabalhando em cima disso, porque, assim, os bancos são bem diferentes. A CET, ela quer saber dos acidentes via por via e como eles ocorrem. Muitos dados que a gente tem que lê B.O. por B.O., diferente dos dados do Infosiga. Estamos tentando ver o que a gente consegue para tentar continuar a ter a mesma qualidade do banco que a gente tinha antes. Inclusive, também tem uma parceria com a Secretaria de Saúde, que tem o dado dos óbitos. Está se fazendo esse trabalho. Estou vendo esse empenho, está acontecendo. Mas, sei que não é um trabalho tão rápido assim. A gente precisa muito deles. Ele é muito importante, você falou, para os projetos de segurança. Fiz essa avaliação antes e depois de apresentarem a área calma de Santana. Para medir, porque a gente teve umas implantações no meio disso tudo, para ver como ela foi se comportando, até pelas ações que a gente fez com oficina, das intervenções temporárias. O que acontece com as intervenções temporárias que a gente faz, infelizmente, o Caminhar Pinheiros é outro programa, ele não é nem rota escolar, nem área calma. Mas as áreas calmas e rota escolar, todas elas eram intervenções temporárias que viraram sinalizações mesmo definitivas. A Itaquera que teve, virou definitiva, na Kamura toda ela. A gente corre atrás para fazer a manutenção. Às vezes, você passa lá e essa peste rasgou tudo, você tem que correr. Eu mesma, já pedi para implantar, revitalizar umas duas vezes na Kamura, acho que Bonifácio mais uma, e Santana já é definitivo também. Então, o Caminhar Pinheiros foi uma pena. Tenho essa frustração também. Acho que podia ter implantado até obra ali, mas não é o caminho apenas. Eu citei como uma intervenção mais longa. Mas ela acabou tendo uns problemas de reclamação, de gargalo, de barulho, de barzinho ... A gente não conseguiu implantar mais o restante que a gente queria

tanto. O que mais? Ah, das áreas que estão ... mas os pisos, as obras ... é um problema constante dentro do nosso programa. Por quê? Por isso que foram contratados projetos executivos de obra. E por isso que demora. Porque você contrata para fazer a reforma toda da calçada. E não é... a gente nem tem dentro na CET essas obras. Então, tudo a gente tem que pedir para a Subprefeitura. Até para o alteamento da guia rebaixada para colocar as travessias elevadas. Tem que correr atrás da Subprefeitura. Tem Subprefeitura que é fácil de a gente conseguir rápido, às vezes, o orçamento deles está em outras ações. Fica um pouco difícil para a gente. Entenderam que contratar esses projetos era uma forma que a nossa secretaria conseguiria, depois, implantar as obras? É demorado? É, mas é uma forma de a gente conseguir implantar e esses projetos estão vindo. Inclusive, tem alguns deles em gerência de projetos, tem alguns aqui com a gente, e a gente está avaliando para retornar para as empresas, para depois a secretaria licitar para a implantação. São Miguel foi, de obras, o primeiro projeto executado em cima desses projetos que foram contratados, que o Dawton falou. Não sei se vocês chegaram ainda lá, mas a parte que foi implantada, ela é bastante ... mudou bem as características. Tem problemas? Tem ainda. Tem coisas que ainda tem que acertar, como tudo de programa que a gente faz. Você faz, de repente, você tem que ir lá acertar tudo. Mas melhorou muito. Acho que é bem pertinente tudo o que você falou ...

00:43:33 Michele Perea Cavinato: Obrigada, Mauro. Vamos seguir a sequência da lista. Rafaela.

00:43:37 Rafaela Moreira (Convidado): Vocês me ouvem?

00:43:39 Michele Perea Cavinato: Perfeito.

00:43:40 Rafaela Moreira (Convidado): Tenho alguns questionamentos. Primeiro, Telma, você falou que eram seis rotas acessíveis em parceria com a SMPD em funcionamento, apenas na Vila Clementino. Quero saber por quê e como está o andamento das demais rotas, que são cinco. Outro questionamento que vou fazer para CET é por que várias vias foram recapeadas e as sinalizações demoraram semanas, até meses e tem vias sem

sinalização. Inclusive, a Folha fez uma matéria com várias vias e demonstrou em mapa, que são cerca de 20 vias na Paulista, tem Zona Sul, Zona Leste, enfim. De acordo com o Código de Trânsito, que é federal, as vias não podem ser liberadas se estiverem completas. Quero saber se há um plano de ação da CET. Obrigada.

00:45:07 Telma Micheletto (Convidada): Vou responder das rotas acessíveis. A Vila Clementino foi a primeira a ser implantada. A gente aproveitou o plano emergencial de calçadas das Secretarias de Subprefeitura. A Subprefeitura da Vila Mariana implantou a parte de reforma, a colocação de piso tátil. A gente priorizou a implantação de botoeiras sonoras, em 2020 em cinco cruzamentos da parte do Lagoa. Agora, como a gente tem o consórcio SP Regula, que está agora implantando e fazendo toda a revitalização da sinalização semafórica, o parque semafórico da cidade, a gente priorizou, dentro desse consórcio, a implantação, porque já previa esse contrato. A gente priorizou a implantação das rotas, no que trata de botoeiras sonoras. Por isso que a rota da linha azul, que é na Vergueiro, está 80% implantada, mas ainda falta acertar as obras das calçadas. A Vila Clementino tem seis cruzamentos, ou mais, acho que a Campos de Moraes também foi, acho que são oito cruzamentos já implantados. Conforme estão implantando pelo consórcio, eles estão priorizando. Já priorizaram aqui do centro também, essas da Líbero Badaró, da Xavier de Toledo, todas priorizadas desse consórcio que é dentro da SMT e da CET. Tudo que a gente não tem, é o que eu acabei de falar, a gente não tem obras, mas a gente está contratando os projetos para depois contratar as obras. E as outras, além da Vila Clementino, que são as outras cinco, que é a Barra Funda, Marechal Deodoro, Centro, criando a Linha Azul, que já está com as botoeiras 80% plantadas, elas estão vindo para a gente avaliar os projetos executivos de obra e a Secretaria de Mobilidade e Trânsito vai licitar toda essa reforma. Foi dessa forma que a gente conseguiu fazer a melhoria para as calçadas. Isso é um processo que realmente demora um pouco. Quanto ao recape, vou passar a palavra para o Dawton, o pessoal da Secretaria.

00:47:26 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom ... O recape existe um processo, onde você... A SMSub, na verdade, é um programa de recape da cidade inteira, onde tem muitos recapés ao mesmo tempo. Esse processo é lento, tem que ser feito a fresa, posteriormente, é feita a

capa, posteriormente esta capa tem que ser dado aceite pelos fiscais da SMSub para poder entrar com a sinalização. É um processo demorado porque eles têm que fazer análise de todo esse pavimento. Eles escolhem a amostra dos pavimentos para poder dar esse aceite. Isso termina sendo um pouco mais demorado. Além disso, tem que ser elaborado um projeto de sinalização para poder ser implementada essa sinalização. De modo geral, esse processo demora realmente um tempo para ser implantado. Em alguns casos, demora mais do que deveria. Acho que um tempo razoável, entre 1 e 2 meses, entre 40 e 50 dias, 60 dias, seria um tempo razoável. O que estamos tentando fazer é que, nesse período, haja uma pré-marcação da via, da sinalização que vai ser implantada, porque não posso implantar essa sinalização antes de ter um aceite final da SMSub. É um procedimento que se eu implantar e a SMSub condenar aquele pavimento, vai ter que fresar novamente, tem alguns casos que ocorre isso. O trecho do pavimento, a gente nunca sabe onde exatamente é. Tenho que implantar novamente e não tem justificativa para poder fazer isso, implantar e recapear e depois ter que implantar novamente. A demora por esse processo é isso o que nós estamos tentando mudar. Nesse momento, imediatamente, após a implantação deste recape, ele seja feito pelo menos a pré-marcação, onde os motoristas tenham visibilidade da aceleração que vai ser implantada. É isso que ocorre atualmente. Em relação aos projetos, e completando até a fala da Telma, os projetos estão na fase finalzinha de aprovação. Uma das empresas já entregou os projetos, a outra está finalizando a parte final do projeto e a partir deste momento todos eles serão licitados, ou seja, já foi licitado o projeto, o projeto já foi elaborado, já está sendo entregue para nós, já está no processo de revisão final, são apenas arestas de alguns projetos que restaram e a partir daí a obra será licitada. Todo esse estudo, toda essa proposta que foi feita, que a gente vem falando ao longo desses anos, ele vai ser consolidado finalmente agora, ainda nessa gestão, será contratado um projeto, quer dizer, vai para a rua e vão ter as empresas concorrendo para poder fazer, para implantar esse projeto. Esperamos que o prazo razoável para poder começar essas obras ... são várias empresas que estão concorrendo, que vão concorrer, entre 3 e 190 dias, essas obras darão início. São várias obras que podem ser dadas simultaneamente. É isso. Acho que a próxima é a Sandra. Sandra.

00:51:38 Sandra Ramalhão (Convidada): Olá, pessoal. Tudo bem? Bom, o Mauro já falou,

eu ia falar também dos dados. Acho também, os dados quanto a pessoa com deficiência, quanto são, essas coisas, a gente tem algumas dúvidas, algumas críticas a esse dado, porque a gente não fala só em pessoas com deficiência grave, mas também a gente tem as pessoas com deficiências temporárias que precisam estar na cidade, transporte e tudo mais. Acho que a gente precisa mudar um pouco e ver a atualização desses dados, porque teve o censo, teve um monte de coisa, acho que a gente tem que rever, porque, se não me engano, é considerado 1,2 milhões de pessoas com deficiência na cidade de São Paulo. E não é só grave, porque eles mudaram o contexto das perguntas, incluindo todos. Quanto às rotas acessíveis, acho muito interessante, acho muito bom ter a rota acessível. É um começo, mas eu ainda me questiono e questiono as pessoas: como a pessoa sai de casa e chega em uma rota? Porque, geralmente, essas pessoas têm que sair da periferia, elas têm que sair dos lugares onde não têm essas rotas. Acho que, como uma cidade para todos, elas precisam sair de casa. E as rotas acessíveis são boas, mas eu acho que falta sair de casa. A gente precisa melhorar a calçada, precisa melhorar o transporte na periferia para as pessoas conseguirem chegar nas rotas acessíveis. Quero fazer um agradecimento. Não lembro quem foi, acho que estava numa das minhas reuniões, acredito que seja daqui, da Câmara Temática, que ouviu a minha queixa da faixa de travessia no Teatro Municipal. Falei que a gente ficava galopando, que estava muito ruim aquela faixa. Outro dia eu passei lá e ela estava arrumada. Estava lisa, eu consegui passar direitinho. A pessoa me procurou no particular, veio falar comigo, eu expliquei para ela o que estava acontecendo, queria agradecer. Infelizmente, não lembro o nome da pessoa que fez isso, que arrumou. Acredito que foi desta reunião que surgiu esse assunto das faixas e travessias. Telma? Está no projeto a minha faixa, Telma?

00:54:40 Telma Micheletto (Convidada): Sandra, calma, já vai sair. A Sandra também faz uma travessia lá sem final. Ela está correndo, não é, Sandra? O projeto está pronto, está na finalização. Está nas prioridades. Realmente necessária.

00:54:55 Sandra Ramalho (Convidada): Queria falar, antes de terminar, como a Rafaela falou. O recape no terminal Parque Dom Pedro teve o recape. Nós ficamos, mais ou menos um mês, um mês e meio, com a via fresada e tinha um degrau de quatro centímetros para as

peças poderem subir na rampa. Estava muito difícil, estava doída para vir para a reunião aqui e falar sobre aquilo, mas semana passada recapearam. Então, ficou no nível. Mas, assim, estava muito difícil ali. Realmente, enquanto está a construção, enquanto está o recape, a gente fica realmente sem opção de sair, de ultrapassar aquela barreira. Eram quase quatro, cinco centímetros de degrau para a gente ir. E foi meio que de surpresa, porque aquilo ali não estava. Quando eu desci a rampa do terminal, fui com tudo e a cadeira ... falei, meu Deus, o que aconteceu aqui? Vi que quando eu cheguei do outro lado, tinha que subir um degrau de 4 centímetros. A gente vai mais devagar, o semáforo acaba abrindo e a gente corre risco na via. Esse é um problema que queria falar também do recape, de uma experiência minha no terminal. Agora, recapearam, está bem. Não está pintado, não está sinalizado, não tem nada ali. Mas, pelo menos, a gente já atravessa em nível. Queria que tivessem uma atenção nas reformas. A gente já discutiu isso aqui. Tem que ter um plano B. Tem que ter um plano B enquanto está reformando, tem que ter um plano B para a gente poder caminhar. Obrigada.

00:56:53 Telma Micheletto (Convidada): Posso fazer um comentário só? Sandra, concordo com você, inclusive a nossa técnica sobre a cidade, as pessoas com deficiência que a gente fez até, fazendo a importância da rota acessível, eu comento lá porque o último dado do IBGE era uma grande dificuldade, ou não consegue de modo algum, porque a reclamação era o contrário, ela fala assim: ah, vocês estão extrapolando, então um óculos já é considerado deficiente visual, então fizeram esse último dado nesse sentido, por isso que aqueles dados que mostrei, eu peguei da página da Secretaria da Pessoa com Deficiência, mas eu concordo com você que não é só aquilo, por isso que falei, pelo menos um quarto da população tem algum tipo de deficiência. Falo mais, todas as pessoas ao irem envelhecendo terão também alguma dificuldade. Grande parte dessas pessoas, ou grande dificuldade, ou não consegue de forma alguma, uma porcentagem grande também são pessoas idosas. Assim, todos nós estamos envelhecendo, todos nós vamos ter uma dificuldade em algum momento. A cidade tem que ser pensada mesmo para as pessoas eficiência, com mobilidade reduzida para as crianças. Concordo muito com você. Outra coisa que queria te falar da rota acessível é assim, você vê como é difícil para a gente fazer a calçada em rotas. Demora, tem toda essa tramitação, tem o pessoal, tem Tribunal de Contas em cima que exige os projetos

executivos, de drenagem, planos de metas, então é toda essa parte burocrática que vai dificultando. Como a gente precisa dar um pontapé inicial, acho que as rotas acessíveis são um pontapé inicial, já houve em outros tempos, mas não vingou. Por isso que nós estamos aqui dentro, continuando a traçar as demandas de tudo que chega para nós, porque a gente quer dar continuidade. Pensar depois que elas vão começar a se juntar. A Vila Clementino já se juntou na Linha Azul.

Ela já virou uma grande rota. Vêm outras em cima. Então, começar com essas, já estão 22. Daqui a pouco a gente tem 30, 40, 50. Daqui a pouco a gente tem a cidade inteira. Conforme melhoram os dispositivos aplicáveis, melhor também a gente continuar implantando. Porque tem aquele pessoal que reclama da altura do localizador, a gente recebe muita reclamação. A gente também recebe reclamação das pessoas que usam porque precisa ver esse localizador alto. Tudo isso que não aparece, vem nos bastidores e a gente tem que ficar ajustando. A gente vai tentando fazer o máximo das melhorias e acertando junto com a Secretaria da Pessoa com Deficiência, com a CPA. A gente sempre está passando na CPA, para a gente ir avançando pela cidade. Acho que é uma forma de a gente melhorar tanto a rota acessível como a área calma, como a rota escolar segura. São projetos muito importantes para a gente melhorar a mobilidade ativa na cidade e melhorar as calçadas e reduzir as velocidades.

01:00:24 Dawton Roberto Batista Gaia: Completando a fala da Telma. O Mauro sempre fala isso na questão da escala da cidade. A cidade é muito grande, então tudo que a gente tem que fazer, tudo que se propõe, parece muito pequeno para uma cidade como a nossa, exatamente como a Sandra está colocando. Como sair de casa e ter acesso a essa rota? É claro que o processo de construção é um processo construtivo mesmo. Os projetos irão terminar se interligando. Todas as rotas acessíveis, as áreas calmas, vai ter um momento em que tudo isso vai estar interligado. Mas, primeiro que nós temos ... os braços são curtos. São vários projetos que estão sendo feitos ao mesmo tempo, e serão implantados a partir do momento em que forem licitados agora. Nessa nova fase que vamos entrar, serão muitos projetos importados ao mesmo tempo, e o resultado disso vai ser muito bom. Mas concordo, é muito pequeno ainda para o tamanho da cidade, a escala ainda é pequena, mas é o que a gente tem que fazer. Temos que ir caminhando passo a passo para poder e não desistir

jamais. A primeira fase das calçadas era 1.500.000 de metros de implantação de calçadas. Depois desse ano, essa gestão, mais 1.500.000 de calçadas. Estamos chegando a quase 3.000.000 de calçadas.

Fora isso, tem os outros programas que estão sendo implementados. Vai chegar o momento que a qualidade das calçadas vai estar boa. É lógico que, da forma que nós estamos fazendo, é um processo lento e vai demorar muito. Quando chegar na última, certamente vai estar no momento de começar a fazer tudo novamente, é um processo contínuo. É isso. Fora as calçadas, que ainda não existem na cidade, precisamos nos preocupar em colocar. Então, é um processo de construção da cidade mesmo. Uma cidade como a nossa, com essa dimensão, de população. Todos os números aqui são astronômicos. A Santa colocou 1.500.000 de pessoas com deficiência, portadores de deficiência. É muito significativo. Tem cidade que não tem a metade dessa população, desse número de população. É isso. A gente está se esforçando, a CET, todos esses grupos. Vocês estão reconhecendo isso, lógico. Mas eu tenho que reconhecer que é pouco, a gente tem que fazer mais.

01:03:23 Sandra Ramalho (Convidada): Dawton, só queria fazer uma observação fora do contexto da reunião, mas acho importante porque a gente está lutando muito por não preconceito contra as pessoas com deficiência. E a gente, então, tem que catequizar, ensinar. Quando você falou braço curto, significa que é uma pessoa que tem ... você usou nesse sentido, de que tem menos capacidade ou menor, e tem muitas dificuldades de estar fazendo alguma coisa. A gente chama de uma frase capacitista, está bom? É preconceituoso. Quis aproveitar para ensinar, porque eu botei aquela fase do denegrir, tem aquelas palavras que a gente usa e que ... eu mesma, outro dia, numa reunião, falei que também tinha ... falei uma frase capacitista também. Só quis aproveitar para todo mundo que está presente, para evitar essas palavras, essas frases, que nos ligam a alguma coisa que não foi capaz. Tá bom?

01:04:38 Dawton Roberto Batista Gaia: Vou corrigir a frase, vou falar: o número de técnicos disponíveis para poder atender a todas essas demandas é muito pequeno.

01:04:50 Rafaela Moreira (Convidado): Em relação, Dawton, a portadores, nós somos pessoas com deficiência. A gente não porta deficiência, não é um objeto, é uma característica nossa. Como existem pessoas loiras, morenas, ruivas, existem pessoas com deficiência, sim.

01:05:21 Dawton Roberto Batista Gaia: Cortou, não ouvi o final da sua frase, então qual seria a frase correta?

01:05:25 Telma Micheletto (Convidada): Ela pede para não falar portador de deficiência, para falar pessoa com deficiência.

01:05:30 Dawton Roberto Batista Gaia:

Muito bem.

01:05:34 Michele Perea Cavinato: Sandra, essa fala foi uma aula, eu já usei essa expressão, eu nunca associei a isso.

01:05:39 Dawton Roberto Batista Gaia: É isso mesmo, é o aprendizado, nós estamos aqui aprendendo com você. Eu me sinto grato, eu me sinto grato.

01:05:49 Sandra Ramalho (Convidada): Está bom. Obrigada.

01:05:57 Dawton Roberto Batista Gaia: Tem um ... Seu Élio, a palavra é sua.

01:06:01 Élio (Convidado): Bom dia, pessoal. Primeiramente, eu faço as palavras do Mauro, as minhas, em referência à questão da segurança viária. Telma, mais uma vez, parabéns. São projetos maravilhosos que você desenvolve, mas isso precisa ser feito na cidade. A gente precisaria de muitos, muitos. Convido você, da possibilidade de nos visitar para conhecer a nossa área e a possibilidade da gente ter um projeto da área calma. São cerca de ... Vai dar do número 1000 até o número 1500 da Corifeu, de ambos os lados, e tem sete escolas. Faz uma ligação com a Raposo, onde foi feita uma ciclovia, acabou de ser

feita, tem um clube municipal. Estamos instalando um parque público perto, estamos fazendo o corredor verde que passa justamente junto da faixa, da ciclofaixa, e abrange também a Praça Elis Regina, referência na região. Tem um centro comercial bastante grande, correio, padaria, mercados, postos. A gente está pedindo se você não podia fazer esse projeto ou envolver alguns cursos relacionado à segurança, ou seja, cursos de arquitetura, para fazer isso. Depois a gente iria com a Subprefeitura tentar isso. Temos nessa área um semáforo aprovado desde 2017, que até hoje não foi instalado. Área sem calçada. Minha esposa acabou caindo numa dessas calçadas quebradas, cortou a língua, levou pontos porque furou o queixo e machucou a mão, teve que ir para o pronto-socorro. Então, a situação acho que é da cidade toda, mas estendo um convite para você nos visitar aqui e conhecer melhor. Aproveitando, Dawton, passei para a Michele a questão da ciclofaixa feita na calçada, na Tiradentes. Esse é um assunto que nós já tínhamos conversado desde o viaduto 9 de julho e a esperança nossa era que onde ocorria, no centro ocorria isso e com as reformas que estão ocorrendo no centro, isso fosse acertado para a gente ter calçadas compartilhadas e não partilhar porque pedestre não enxerga faixa. Nós já vimos isso. Não sei como que isso foi acontecer. Provavelmente, não está sob a sua supervisão. Era isso. Obrigado.

01:10:21 Telma Micheletto (Convidada): Seu Élio, lembro que o senhor me mandou todo esse local do Butantã. Sempre o senhor fala dessa rota e eu fico com isso na cabeça. O observatório da Vila Leopoldina também pediu muito uma rota escolar lá. A gente já estava fazendo estudo da Vila Campestre e da Vila Carmosina. Fizemos um documento o pessoal do Banco Mundial, com IDOM, com Cidade Ativa, que é a rota escolar, além desse programa para todas as crianças, que foca na acessibilidade. Bem interessante também esse documento. Gostaria de falar, que a gente tem essas duas, a Campestre e a Vila Carmosina, para estudar, e a Vila Leopoldina e a Butantan, que o senhor já tinha me solicitado, está dentro do nosso escopo de trabalho, está bom? Dentro do nosso fôlego, dentro do nosso ... Vamos estudar sim.

A Rose fez um questionamento sobre as ruas completas. Essa rua, as ruas completas, ela faz parte da meta 41 também. Só que ela está sendo coordenada por uma outra gerente, que é a gerente de planejamento. Talvez seja oportuno, Michele, depois, passar para a gerente

de planejamento, para o pessoal falar das ruas completas.

01:11:46 Michele Perea Cavinato: Não, perfeito.

01:11:47 Dawton Roberto Batista Gaia: O que posso responder sobre as ruas completas: estão no mesmo projeto que está sendo licitado, e não pararam. Elas serão implementadas, logo ao término dos projetos. É isso.

01:12:03 Telma Micheletto (Convidada): Elas estão vindo dos projetos para serem avaliadas da mesma forma.

01:12:07 Dawton Roberto Batista Gaia: Exatamente. Eles estão sendo ... Exatamente. Foram contratados os projetos, estão aparando algumas arestas no finalzinho do projeto. Esse projeto, será contratada a obra agora, porque o projeto já foi contratado. É isso. Com relação ao que o senhor Élio falou das calçadas, concordo com o senhor e realmente a gente precisa prestar muita atenção com relação a isso. Mas não podemos também esquecer que a bicicleta também é um veículo, um ciclista, ele também é um uma pessoa que tem problema de segurança. Em alguns lugares, nós seremos obrigados a colocar sobre o passeio, sim, para a gente poder garantir que eles estejam seguros também. Sempre surge o caso da 9 de julho, e a gente vai rever agora esse ... microfone está aberto. Acho que vamos revelar agora essa história da calçada. Tanto a do viaduto 9 de Julho, quanto o da Avenida Tiradentes. Acho que o que está ocorrendo, na verdade, é a forma que está sendo implementado esse projeto da rede cicloviária. Tem lugares que vamos ter que passar sobre o passeio, sim, para a gente poder garantir a segurança dos ciclistas. Tem lugar que vamos insistir que ele seja feito na pista. Neste momento, o que a gente está fazendo dentro do que cabe no nosso orçamento e nos nossos projetos. A solução definitiva, com certeza, para garantir que ele fique fora do nível da pista, é que essas calçadas sejam ampliadas, ou seja, ele não vai ... a proposta do projeto é que essa calçada seja ampliada, que não crie o conflito entre o ciclista e o pedestre. O projeto definitivo, em alguns lugares, será isso. Lógico, onde não houver necessidade de colocar no passeio, não vamos colocar. O mais importante é que a gente tenha a consciência. Temos que garantir a segurança, tanto do pedestre, quanto do

ciclista, na cidade de São Paulo. Estamos em construção dessa cidade e nada é definitivo. Tudo que precisar ser revisto dentro de um estudo técnico, a CET tem excelentes profissionais, será tecnicamente revisto. Claro que se for necessário a gente alterar o projeto, nós vamos alterar. Acho que é isso.

01:15:33 Élio (Convidado): Dawton, licença. Não somos contra colocar a bicicleta na calçada. Pelo contrário, tem muitas calçadas pouco usadas por pedestres e por ciclistas. O que não queremos é dividir, ou seja, compartilhar a calçada. Temos que fazer compartilhado. Acho que isso iria ajudar os ciclistas, porque iria criar mais alternativas. Não queremos, não somos contra. É a forma como está sendo feita. Acho que tem que aproveitar as calçadas, porque tem muitas que não são usadas. Mas como está sendo feita, acho que não está adequada. Tem que sinalizar, tem que marcar no chão, cuidado, placas, etc. e usar mesmo, porque isso vai favorecer o crescimento da bicicleta. Era só a questão da segurança, unicamente. Obrigado.

01:16:41 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, é isso mesmo. A ideia é ampliar para que eles não estejam no mesmo espaço. Estamos falando a mesma coisa, concordo. Claro, quando pinto uma calçada de vermelho, isso pode caracterizar que aquilo é apenas da bicicleta e não do pedestre também. Entendo o que o senhor está falando e concordo plenamente. A gente tem que, em alguns casos, vamos ter que repensar e refazer esses projetos. Renan.

01:17:12 Renan Villarta: Oi, pessoal. Bom dia. Vou tentar ser bem objetivo para todo mundo ter tempo de falar. Pergunta. Referente às faixas de pedestre elevadas, é algo que eu consigo fazer uma solicitação pelo 156 e depois cobrar da Subprefeitura? Ou existe algum outro caminho para fazer essa solicitação?

01:17:34 Dawton Roberto Batista Gaia: Quer responder, Telma?

01:17:39 Telma Micheletto (Convidada): Pode responder, Dawton.

01:17:42 Dawton Roberto Batista Gaia: É possível fazer pelo 156, sim. Os pedidos via 156 terminam gerando um processo que é encaminhado à CET. Todo pedido no 156 vira um processo que é encaminhado à CET. Em seguida, dependendo do processo que está sendo feito, é gerado um SEI. Você vai ter acesso às respostas da demanda que foi solicitada. É isso.

A maneira de entrar pode ser via o 156, pode ser via a Subprefeitura, ou até nos pontos de protocolo em alguma JET, em alguma área que a CET esteja localizada. Quer completar, Telma?

01:18:33 Telma Micheletto (Convidada): A CET recebe a solicitação e vai fazer a avaliação da colocação da travessia elevada. A implantação também.

01:18:45 Renan Villarta: Sim, mas do ponto de vista de solicitação, é mais fácil pelo 156, ou é mais fácil indo na CET em algum posto de atendimento?

01:18:53 Telma Micheletto (Convidada): Pode ser pelo site também, acho o site mais fácil.

01:18:57 Renan Villarta: No site, não pelo 156?

01:18:59 Telma Micheletto (Convidada): Pode ser também por telefone. Hoje em dia, a gente está tão conectado que fica mais fácil ... é isso, o portal 156, site.

01:19:19 Renan Villarta: Não, tudo bem, entendi. Referente à questão da rota escolar temporária, pelo que entendi das falas anteriores, ela é temporária, mas caso seja visto que as pessoas querem que continue, ela pode vir a se tornar permanente, correto?

01:19:36 Telma Micheletto (Convidada): Ela se tornou permanente. No caso de Itaquera e Nakamura, elas foram implantadas.

01:19:46 Renan Villarta: Ok, entendi. Como última pergunta, seria com relação à tranquilização do ambiente de mobilidade dos bairros. Existe a possibilidade da Prefeitura

estudar a mudança de pavimento? Em vez de ser asfalto, como a gente conhece, talvez esses tipos de piso mais impermeável, feitos em blocos, que também ajudam na redução da velocidade dos automóveis, ou isso é ainda completamente fora da casinha e não é pensado?

01:20:19 Telma Micheletto (Convidada): Eu entendo que essas considerações. Todas são feitas pela Secretaria da Subprefeitura, de recape, toda a pavimentação da cidade. Esses questionamentos podem ser levados para eles que respondem porque usar asfalto, por que está usando o tipo de pavimento. As calçadas, ela atende ao decreto das calçadas. Ela tem que ser antiderrapante, liso, por isso que elas estão sendo feitas e até reformadas. Às vezes, ela está boa e está sendo reformada, conforme está orientado no decreto da calçada, para que ela atenda aquela especificação. Concreto.

01:21:08 Renan Villarta: Porque me parece um pouco contraproducente a gente tentar reduzir o trânsito através de lombadas ou de semáforos excessivos, quando a gente simplesmente poderia talvez trocar o asfalto por algum outro material que já ajudasse a reduzir a velocidade e ainda aumentar a permeabilidade do solo, então por isso que eu perguntei.

01:21:30 Telma Micheletto (Convidada): Tudo precisa ter manutenção também. Quando você muda o tipo de material, você precisa ter manutenção, precisa fazer parte de um contrato, precisa ter um antes dessas especificações todas. É bastante interessante. Tem locais que, às vezes, você vai implantar um projeto pontual e alguém vai fornecer o material que é apropriado e é drenante. Faz aquele pedaço, mas depois o problema que a gente tem sempre é por causa da manutenção. Ficam aquelas coisas remendadas, por isso que precisa ser um contratão.

01:22:11 Renan Villarta: Entendido. Obrigado.

01:22:17 Dawton Roberto Batista Gaia: Marco Antônio.

01:22:24 Marco Antônio Portugal: Oi, bom dia, pessoal. Todo mundo me ouvindo?

01:22:28 Dawton Roberto Batista Gaia: Sim.

01:22:28 Marco Antônio Portugal: Tudo bem. Primeiro, Telma, obrigado pela tua explanação. Só queria fazer uma consideração do que acompanhei em parte desse projeto, em relação ao novo modelo de botoeira, que acompanhou uma sinalização visual nova, também tem uma plaquinha nova. Se foi objeto fazer uma divulgação em campo desse novo equipamento, talvez seria interessante revisitar os locais onde eles foram implementados para ver se há uma necessidade de uma nova campanha. Porque é tudo visto aqui na região da Vila Mariana, principalmente, que esse equipamento, até por ele ser visualmente novo, ele está sendo demasiadamente ignorado pelos usuários. Principalmente, os usuários, como você falou, com dificuldades, o usuário idoso, que já não tinha uma percepção daquele equipamento anterior. Hoje, esse equipamento está completamente invisível para ele, então precisaria revisitar essa questão e ver se tem como dar um reforço local, fazer alguma campanha, até porque são pessoas que passam rotineiramente, região de metrô, região de escola, um período de campanha deve resolver essa questão. Agora, passados isso, não poderia deixar de passar nessa pauta, a gente está falando de mobilidade segura, com projetos tão bonitos, feitos pela CET, de uma ponta, e deixar de frisar a questão da manutenção das vias com esse projeto de recapeamento, Dawton. Primeiro, não entendo, não consigo compreender o projeto de sinalização estar no cronograma da obra. O projeto de sinalização deveria estar pronto no início da obra. Na hora que começa a frisar uma via, o projeto de sinalização já tem que estar pronto. Essa é a minha primeira consideração. A segunda, a própria execução da obra, ela tem sido desfeita em várias regiões da cidade. Isso talvez seja uma organização com as próprias empreiteiras que têm sido contratadas para esses serviços, em panos muito extensos.

O que a gente percebe? Esse final de semana eu passei na Brigadeiro. Desci na Brigadeiro e fiquei assustado, porque os carros começavam a subir na contramão. Por quê? Se desceu com a fresa. A via estava toda fresada, sabe lá Deus quando vai vir a base e sabe lá Deus quando vai vir a capa. Falo assim porque acompanhei em outros trechos da cidade, que a capa e a base, até chegar no pavimento entregue para fiscalização, levou de dois a três

meses. Talvez prejudicado, novamente, por essa questão de panos muito extensos sendo executados ao mesmo tempo. Mas, por final, vamos dizer que entregue a obra, a CET vem sinalizar. A CET vem sinalizar e demora três meses para sinalizar. A Rua Dionísio da Costa e a Rua Rodrigo Vieira, na Vila Mariana, levou-se 3 meses para serem concluídas. Concluída de que modo? No começo, terminou o recapeamento em dezembro. Em fevereiro, início de fevereiro, começou a sinalização. Fez a sinalização de balizamento, faixa amarela, só. Depois veio o vermelho da ciclofaixa. Depois veio uma parte do branco da ciclofaixa. Ficaram quase um mês e meio para pintar faixa de pedestre e faixa de retenção, que terminaram semana passada, comecinho desse mês. E, passando, todavia, ainda tem trechos que ainda falta sinalização, falta um pedaço da retenção, falta um pedaço do balizamento da ciclofaixa. Ou seja, não só a execução está lenta, parece que cada dia vem uma cor pintada, não sei como que isso é programado, não estamos falando de um trecho muito extenso, menos de um quilômetro de via e mesmo assim não termina o projeto. Se fizer um checklist hoje, da minha janela já vi que está faltando coisa ainda. Estou falando até por depoimento. Do lugar onde moro, consigo visualizar a Rodrigo Vieira em toda a sua extensão, da minha janela. E tem fase de execução do projeto que não terminou até hoje. Vejo aproveitamento equivocado do cronograma da obra, que causa problemas, porque ficam trechos muito extensos, por muito tempo, liberados para o tráfego. Isso é horrível, não só pela falta de centralização, mas pela qualidade do pavimento, que é precário. Uma hora é fresa, outra hora é uma base com degraus. Já vi moto caindo do nada na minha frente, porque escorregou em pedregulho e foi para o chão. Isso fica por um mês e meio, dois meses, quase três meses nessa situação, para depois uma sinalização que poderia ser feita pelo tamanho do trecho e pela capacidade da CET, não sei se ela está terceirizando isso, talvez esteja contratando empresas pelo preço, infelizmente, a gente sabe da questão da licitação como é que funciona, mas a qualidade da execução, em termos de prazo, em termos de expertise de executar, está muito lenta, está muita aquém da necessidade. É uma questão bastante pertinente hoje na cidade de São Paulo. Não sei até quando vai a extensão desse programa de recapeamento, mas podemos olhar hoje para Brigadeiro, região central, região importante, que está nessas condições. Exatamente nessas condições. Esses dois pontos que queria colocar. Telma, obrigado. Parabéns pelo trabalho. Mas temos um contraponto aqui. Por um lado, o céu. Por outro lado, o inferno. Acho que, em termos de coerência, a CET, a Prefeitura, precisa

trabalhar dentro do mesmo pensamento. Quando fala de segurança viária, o básico precisa ser feito. É isso. Obrigado.

01:29:35 Telma Micheletto (Convidada): Oi, Marco. Queria só colocar a questão que você comentou das rotas acessíveis. Como elas estão sendo implantadas botoeiras sonoras, a gente foi avaliar a do Lagoa quando era ainda aquelas caixas amarelas, que era de uma outra empresa. Ela tem mensagem falada, a pessoa chega lá, ela fala, tipo, três segundos para modo sonora. A pessoa que quer que ela fique em modo sonoro, tem que apertar 3 segundos. Fora isso, ela tem o som do localizador, que é muito importante para a pessoa com deficiência visual, porque ele, se não tiver um piso tátil, ou adequado ainda, não tivesse colocado o direcional até a coluna, ela vai por esse som. Ele é bastante importante, tem essas características. Não sei se o local que você foi ainda não estava em funcionamento, não tinha ainda esse som do localizador ou o som da mensagem, depois, se você puder comentar. A gente está fazendo algumas vistorias. A gente fez agora no centro, tinham alguns problemas de instalação. A gente está fazendo também esse contato com as empresas e ajustando tudo isso. Por isso que essa seis primeiras, para nós, elas meio consideradas piloto, porque a gente precisa acertar uma série de probleminhas técnicos de localização, de entendimento, porque é para pessoa com deficiência. Precisa saber direitinho onde ela está, onde ela está antes e depois. É bem interessante todo esse estudo. Mas é isso, a gente tem acompanhado. Tem feito as vistorias, tem feito feedbacks com as associações. Espero que a gente, dessas seis, a gente consiga depois fazer, acertar tudo isso e fazer as outras de acordo também. A minha preocupação maior é que não tenha vandalismo, que a gente consiga mostrar para a população a importância, que a população tenha empatia sobre a botoeira. Porque muitas vezes as pessoas ... A campanha que você falou é muito importante. Muitas vezes as pessoas não têm conhecimento do que é aquilo. Nem imaginam. Quando vê as pessoas com deficiência usando com a gente, eles olham assim, meio que ... agora entendi. Agora, acho que vou ter mais paciência com isso. Talvez assim. É muito engraçado mesmo. Tem que mostrar para quem que é. As pessoas são solidárias, mas também se irritam se você põe um negócio lá e ninguém entende o que é.

01:32:13 Dawton Roberto Batista Gaia: Vou passar a palavra para a Ana, acho que ela vai

responder a uma dos questionamentos.

01:32:23 Ana Carolina Jacob — CET (Convidado): Na verdade, eu queria só fazer uma colocação, até pedir o apoio da Telma. Percebi que algumas pessoas ficaram com um pouco de dúvida na questão da intervenção temporária nas rotas escolares. Na verdade, essas intervenções temporárias, elas são feitas no contexto de implantação do programa. É uma forma de trazer a comunidade para perto, de participação social, de engajar as pessoas daquela comunidade para que elas entendam o conceito daquilo que vai ser implantado, testem aquelas ações, aquelas propostas, de uma forma lúdica, colorida, convidativa à participação, que chame a atenção, para justamente provocar esse debate, esse engajamento, e a partir dessas análises, dos testes que a equipe da CET faz, também do comportamento das pessoas, dos usuários da via em relação àquelas propostas, possa desenhar propostas definitivas. A ideia não é que seja feito algo temporário e acabe. É que a etapa da intervenção temporária seja um dos passos da implementação definitiva. Telma, se quiser falar um pouco mais sobre isso. Só queria dar essa complementada para esclarecer.

01:33:39 Telma Micheletto (Convidada): Muito bem colocado, Ana. Foram muito rápidas as apresentações são muito detalhes em cada projeto. Cada um deles tem muitas considerações, mas sou muito fã do urbanismo tático, que envolve a comunidade. Depois a comunidade se apropria daquilo e cobra os órgãos da implantação e da melhor forma. Obrigada.

01:34:08 Renan Villarta: Desculpa, mas se a gente tiver interesse em fazer isso, como é que dá andamento nisso? Tem que ir à CET também? Como funciona?

01:34:18 Telma Micheletto (Convidada): A gente acaba fazendo em função de outros programas de segurança. Mas existem, sim, algumas pessoas que pedem, como eu falei do Caminhar Pinheiros, que foi pela associação comercial, que pediu através de uma solicitação que fosse feita, mas precisaria ter uma verba específica para isso, um grupo envolvido, um projeto pronto. O Caminhar Pinheiros chegou dessa forma A Associação Comercial da Rua dos Pinheiros contratou um arquiteto, um escritório. Eles fizeram esse projeto e conseguiram

o apoio da 99, conseguiram outros apoios. Tinham uma verba para isso, e pediram uma autorização, uma autorização de evento. Se tudo estiver de acordo, faz alguns ajustes com a área de segurança, e foi feito. Foi dessa forma.

01:35:27 Dawton Roberto Batista Gaia: Só respondendo o finalzinho que o Marco Antônio colocou, com relação ao programa de recape, acho que não tem mais ninguém inscrito. Vou responder e encerrar a reunião, porque já está dando 11h48, quase 11h50. Mas, Marco Antônio, só para te deixar assim, por isso que eu escrevi essa questão. A cidade de São Paulo, eu falei um pouquinho lá no início da minha fala, é muito grande. O programa de recape da cidade é enorme. Está separado pela cidade inteira. O número de equipes que temos hoje disponíveis para fazer os projetos, na verdade, tem que ter um sincronismo. Você falou exatamente isso. Nem sempre nós sabemos exatamente o local que está sendo recapeado e quando vai ser recapeado. Ele entra com a solicitação de recapeamento, mas não tem a data exata que vai ser recapeado. É lógico que precisa fazer um sincronismo entre as Secretarias. Concordo com você plenamente. Estamos trabalhando para isso, para sincronizar essas datas de tal forma que se faça o problema de recape, ao mesmo tempo, se elabore o projeto de sinalização, e que se implante logo em seguida esse projeto. É uma operação que parece simples, mas não é. Ela é muito complexa, porque são muitos recapes pela cidade inteira. Temos que, nesses dias, fazer o levantamento para saber exatamente o que está sendo recapeado e fazer o projeto posteriormente. Depois de elaborar o projeto. É um procedimento de mandar para fazer essa implantação, colocar dentro de um cronograma para poder implantar essa sinalização. Assim, estou tentando resumir o máximo do formato que é feito. Concordo com você que pode melhorar muito esse sincronismo entre o que é recapeado e o que demanda essa sinalização e o tempo de implantação total. Percebo que eles terminam implantando as sinalizações pelo que mais está dando problema de segurança. Às vezes, você vai a determinados lugares, você vai ver que não implanta todo o recape, implanta só a dupla amarela no meio, que é para garantir a separação dos fluxos. Às vezes, é um lugar específico que precisa implantar uma faixa de pedestre, porque aquele lugar tem uma demanda de pedestre muito alta. Existe um sincronismo para poder garantir com a maior velocidade possível, a questão da segurança, tanto do pedestre, quanto do veículo. A gente sabe que uma via com pavimentos sem sinalização nenhuma é muito

perigosa. A gente busca constantemente reduzir esse tempo de implantação, de reimplantação, de ressinalização de toda essa cidade de modo geral que está sendo recapeada. É isso. Bom, gente, muito obrigado a todos, mais uma vez. Obrigado, Telma, a sua apresentação mais uma vez, como sempre, foi excelente. Espero contar com você com mais apresentações, com toda certeza. A gente sabe que pode contar com esse trabalho espetacular que a CET vem desenvolvendo, esse trabalho técnico que a CET vem desenvolvendo. Vamos ver se na próxima pauta a gente traz já os projetos que foram licitados, que já estão prontos para ser a concorrência e ser implantado, para executar o projeto. Vamos ver se eu consigo trazer uma lista completa de tudo isso. Acho que está passando por você um pouquinho também, Telma, desse pacote todo. Sou gestor de um deles, sou gestor de um dos pacotes. Sei quais são os projetos que estão sendo levantados. Vamos trazer para a próxima reunião, a gente vai ver as pautas que vocês vão propor. Acho que falar um pouquinho do que foi planejado e o que será implantado logo em seguida. Mais uma vez, obrigado pela oportunidade, pela participação de todos vocês e um bom dia.

01:39:57 Telma Micheletto (Convidada):

Bom dia, obrigada.