

**73ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTE - CMTT  
(PARTE 1)**

**Horário:** 09:00 às 13:00 (Online)

**Data:** 28/06/2024

**Participantes:**

Michele Perea Cavinato – SMT/AT

Phillipe Dantas – Conselheiro CMTT

Carolina - Educalibras

Mateus Jr. - Educalibras

Rosa – GMC/CET

Alberto - SET/CET

Silvio Silva - Conselheiro CMTT

Ricardo Pradas – SMT/AT

Telma Micheletto - GST/CET

Alexandre Bürgel - Zona Sul Conselheiro CMTT

Jackeline – SMT/AT

Caroline Duarte

Luciana

Izumu honda - Conselheiro CMTT

Daniela Laselva Rebelo – CET/GPO

Marcus Buelloni – CET/GPL

Renan Villarta - Conselheiro CMTT

Manoel Santos - SPTrans

Dawton Roberto Batista Gaia – SMT/AT

Vanderlei Torrioni - Conselheiro CMTT

Grazielle - DR/CET

Alexandra – CET/GPL

Debora Sipukow - Conselheiro CMTT Governo

Andrea - SPTrans

Fabio Saraiva – SETRAM/Imprensa

Pamela Escolastico Rodrigues - Conselheiro CMTT Governo

George Queiroz - Conselheiro CMTT

Marcelo Moraes – CET/DR

Gabriela da Silva Camargo - Conselheiro CMTT Governo

Idernani do Carmo - Conselheiro CMTT

Profa Marta Porta - Conselheiro CMTT

Xenia Vaz - Conselheiro CMTT

Juliana Gatti - Conselheiro CMTT

Richard Melo da Silva - Conselheiro CMTT

Suzana de Rosa - Conselheiro CMTT Governo

Daniel Augusto de Souza Borges - Conselheiro CMTT Governo

Instrutor Carlos Rabelo - Conselheiro CMTT

Victor Delecródio

Nárada - Conselheiro CMTT

Vitoria Borges da Silva

Rosi – DPB/CET

Ana Júlia Silva Ribeiro - Conselheiro CMTT Governo

Vanessa Gac Leal – SETRAM/AT

Marco Antonio Portugal - Conselheiro CMTT

Ana Paula Lima - Segmento Regional Oeste - Conselheiro CMTT

Sergio Amaral – GMC/CET

Daniel Augusto de Souza Borges - Conselheiro CMTT Governo

Ana Jacob – CET/DP

George Queiroz - Conselheiro CMTT

Sara Raquel Miranda de Araujo – SETRAM/AT

Wagner Palma - Conselheiro CMTT Governo

Hector da Silva Batista - Conselheiro CMTT Governo

Edmur – Imprensa/SPTrans

Marcelo Takishi Scrocco - Conselheiro CMTT Governo

Adauto Bentivegna Filho - Conselheiro CMTT Operadores do Serviço de Transporte

Dário Oliveira

Fernanda Ormelezi Pitombo - Conselheiro CMTT Governo

Sandra Ramalhos – Conselho Municipal da Pessoa com Deficiência

Lucas de Paula Landin - - Conselheiro CMTT

Edward Nogueira - CET

Johnson – CET/DR

**Pauta:**

1. Transporte Hidroviário “Aquático”
2. Ações da SMT/CET para Redução de Acidentes
3. Palavra Aberta
4. Comunicações Gerais.

**0:05 Dawton:** Bom dia a todos. Vamos dar início a mais um CMTT, né? 73ª reunião ordinária do conselho municipal de trânsito e transporte. Hoje nós vamos ter, na verdade são 3 pautas, né? 2 pautas e uma palavra aberta e outras comunicações gerais. Aqui que nós estamos, vamos dizer que nós estamos inovando aqui no nosso formato de realização reunião. As 2 pautas são transporte hidroviário aquático e as ações da SMT e CET para redução de acidentes, né? Depois tem a palavra aberta e comunicações gerais. Eu vou já passar a palavra direto. Quem que vai falar sobre o aquático?

**1:04 Luciana :** Eu, Dawton.

**1:07 Michele :** Doutora Luciana, chefe de gabinete.

**1:08 Dawton :** Bom dia, doutora Luciana.

**1:09 Luciana :** Tudo bom, Dawton?

**1:13 Dawton :** Bom dia, seja bem-vinda, a palavra é sua.

**1:17 Luciana:** Bom dia a todos, eu vou compartilhar aqui a minha pasta com vocês, eu estou numa tela só, então, por favor, se tiver algum problema com a apresentação da imagem, eu peço que vocês me avisem.

**1:32 Dawton:** Você passou para nós o apresentação?

**1:38 Luciana :** Não. Posso passar para Michele.

**1:43 Dawton:** Pode passar, bom, mas deu certo, tá?

**1:45 Luciana:** Já tá dando? Então tá bom, deixa eu só colocar aqui no modo apresentação, vocês estão me vendo, estão vendo a apresentação? Então perfeito. Então vamos lá,

**1:58 Debora:** Luciana, você é de qual órgão, que eu perdi?

**2:00 Luciana:** Eu sou chefe de gabinete da SP Trans e também respondo pela pelo assessoria... eu acho que está dando eco, pessoal, acho que deve ter algum microfone aberto, pronto. É, eu estou como chefe de gabinete da SP trans e também respondo cumulativamente pela assessoria da presidência da SP trans, onde eu coordeno implementações de projetos prioritários junto a SP trans. É Luciana Duran. Prazer, pra quem não me conhece. Acho que é uma pauta que já estava sendo pedida aqui no CMTT há algum tempo. É justamente por a gente estar aí com um foco muito grande. No início da operação a gente não estava conseguindo muito parar pra fazer apresentações, mas hoje a gente traz aqui um resumo de pra vocês, e vamos, vamos lá, espero que fique a contento. Bom... já lá em 2014, né? A implementação de um sistema hidroviário em São Paulo, algumas gestões é tentaram implementar esse novo modal, mas então finalmente, a partir de 2021, ele começou a constar como o programa de metas, um programa aí de gestão e de governo, para início da implantação efetiva deste novo modal. Obviamente os estudos já estavam sendo realizados pela SP trans em parceria inclusive com outros órgãos, há um bom tempo. É, mas então nós tivemos essa missão. Então nessa gestão de efetivamente implementar o aquático. E o que seria aí esse novo modal, né? É, ele continua com as mesmas premissas do transporte público municipal. Então ele é um sistema integrado a todo o transporte público, então sempre conectado com o bilhete único. A gente vai falar um pouquinho mais depois da integração dele com os ônibus. E sempre viabilizando aqui um deslocamento com as premissas básicas das visões estratégicas da SP trans, que é a segurança, eficiência, conforto, rapidez para o usuário e aqui especificamente a gente vai ver aqui ganhos muito grandes e fortes em relação a essa questão de eficiência e rapidez para o usuário neste modal.

**5:09 Pamela:** Você está mutada, Luciana.

**5:25 Phillipe:** Cortou o áudio, para mim aqui tá.

**5:41 Luciana:** Cadê a minha apresentação? Saiu, saiu compartilhado? Então, só eu que preciso achar, tá aqui.

**5:53 Dawton :** Você quer passar para nós e a gente passa por aqui? Acho melhor que você vê aqui a apresentação.

**6:02 Luciana :** Vou passar para Mi, pode ser Mi? Peço desculpas, é que eu preferi fazer de casa por causa do horário e depois ir para SPTrans.

**6:22 Dawton:** Mas não tem problema não. Fica tranquila que nós estamos em casa, né? Minha casa é extensão do trabalho? Exatamente

**6:24 Luciana:** Dalton, é isso aí.

**6:37 Luciana:** Eu consegui parar aqui o compartilhamento? Acho que sim, né?

**6:43 Dawton:** Pode, já consegui. Deixa eu só baixar que já vai fazer aí.

**7:47 Luciana:** É, mas eu tô achando que o Dawton e a Michele travaram também de novo.

**8:04 Alexandre :** É, não tenho dúvida. Estão travados mesmo.

**8:38 Profa. Marta Porta:** Bom, querido, eu só acredito que temos um problema sério na central. Eles não estão se comunicando pelos WhatsApp, então vamos aguardar a ver que eles possam se comunicar, né? Fazer o quê é? Ah, aqui a Michele quer escrever que caiu tudo, então é alguém está gravando, gente? A Michele começou a gravar e ainda está gravando. Tá aqui? Perfeito, disse que não está conseguindo nem se comunicar por celular. Vamos agora mais um pouquinho. Tem algum outro representante da prefeitura para poder seguir falando enquanto eles conseguem voltar?

**9:27 Luciana:** Eu posso continuar a apresentação daqui, se vocês quiserem.

**9:31 Alexandre Burgel:** Luciana, se você quiser colocar a apresentação no chat, eu tento abrir aqui para facilitar para você, tá?

**9:40 Luciana:** Mas eu acho que vai dar certo. Eu vou tentar mais uma vez.

**10:04 Dawton:** Gente, desculpa, foi desculpe, mas tá muito instável, nossa, a Secretaria inteira, tá assim aqui, não sei como está pra vocês aí.

**10:7 Luciana:** Vou tentar por aqui mesmo. Dawton, pode ser?

**10:19 Dawton:** Pode ser. Mi, você conseguiu baixar?

**10:22 Michele :** Então, tá baixando ainda.

**10: 25 Luciana:** Eu vou tentando por aqui, acho que vai dar certo.

**10:27 Michele:** Doutora, um minutinho se alguém puder gravar a reunião. Não sei se a Telma tem...

**10:40 Telma :** Mi, acho que não consigo gravar. Não, não consigo.

**10:55 Dawton:** Você tá com o microfone aberto, viu, Ricardo?

**10:57 Telma:** É o meu, não consegue gravar, não é?

**11:03 Alexandre Burgel:** Também teoricamente está sendo gravado, Michele. Salvo engano, grava em nuvem.

**11:07 Michele :** Meu medo é que interrompa durante essas quedas que nós estamos tendo. É, tem, doutora Luciana, você consegue gravar por aí?

**11:20 Luciana:** É aqui para mim, está parecendo que está gravando. Eu não tenho aqui a ferramenta de gravar, infelizmente, Mi

**11:36 Dawton :** Depois nos colocamos a apresentação para todos, então com relação a apresentação não é problema, porque nós disponibilizamos a apresentação para todos.

**11:43 Luciana:** Bom, então vamos lá, é em continuidade aqui. O projeto do aquático SP. Ele comporta não só a operação que hoje a gente inicia a implementação, que é o piloto que a gente coloca aqui em lilás, mas ele tem ali, de acordo com todas os estudos de demanda, é de vulnerabilidade, de acessibilidade é especialmente para fase um e a fase dois, né, que são aqui é regiões extremamente vulneráveis, de difícil acesso e que permitem que a gente possa utilizar aqui esse reservatório da Billings para possibilitar o maior acesso a população residente nessa região. Mas nós resolvemos aqui iniciar com projeto piloto, por motivos vários, né? É toda operação de grande porte, assim como uma similaridade com o metrô, nos demanda grandes estudos, paulatinamente, de como isso vai ser aceito, da questão da operação em si, da questão de

manutenção. Então, por mais estudos prévios que sejam feitos, é importante se ter aí um início gradativo pra que a gente possa mensurar e ir aprimorando e expandindo as fases com maior eficácia e efetividade. Então, hoje a gente tem uma, teve a inauguração do piloto, pelo terminal hidroviário mar Paulista, denominado terminal hidroviário mar Paulista Bruno Covas, que vai até o terminal hidroviário parque linear cantinho do céu. E por que essa região? Aqui acho que vou primeiro então falar. Depois da fase um, a gente vai entrar com Cocaia, que já é uma fase que a gente começa a ter estudos. Na verdade, a gente já tem aqui uma área, adequada em relação ao Cocaia, já tá até em desapropriação, era uma área já não urbanizada, então já temos inícios para o próximo terminal aqui de Cocaia, então ela já terá esse novo ponto de acesso e é uma região que será extremamente favorecida. E por último, a gente entra aqui também com o Apurá que é outra região que demanda e que tem uma demanda muito, muito grande, é de necessidade de acesso. Agora porque né? Então esse projeto piloto iniciado ali no mar Paulista e no cantinho do céu. Então, primeiro, como a gente já disse, é todas essas regiões, elas têm uma grande demanda de deslocamento, a gente teve uma questão é que nos possibilitou, especialmente com o cantinho do céu, que seria uma próxima fase, já ter uma estrutura existente, porque lá nós já tínhamos o parque linear do cantinho do céu e com uma estrutura já bem desenhada, bem sedimentada é que nos possibilitou mais rapidamente efetivar ali a implementação de um de um terminal, por questões ambientais e também pela questão de rapidez na implementação dessa primeira etapa, Mar Paulista e Cantinho do céu, não necessitavam de dragagem. Processo de dragagem é um processo moroso que tem outras questões de licenciamento também perante os órgãos ambientais. Então foi uma rota que a gente conseguiu mensurar e detectar que não necessitaria da dragagem e por isso nós tivemos a obtenção da dispensa de licença junto a Cetesb. Essas 2 áreas não incidiam em nenhuma desapropriação, nem reassentamento. Então, tanto mar Paulista é uma área cedida pela EMAE para nós e não havia nenhum tipo de ocupação ou a urbanização. E a área de cantinho do céu, já existia ali o parque bem sedimentado e é também com menor adensamento arbóreo, né? Porque nós temos a questão toda de compensação ambiental. Então, ali, 17 árvores que a gente durante um ano, em tratativa com os órgãos ambientais, por exemplo, retiramos no mar Paulista, significa mais de 1000 mudas ali é que a gente tem que replantar e reotimizar por toda a cidade. Então foi um conjunto aqui que nos tornou mais favorável em termos ambientais, em termos sociais, em termos estruturais para que nós pudéssemos efetivamente implementar esse piloto. Obviamente, todas as exigências, tanto com os órgãos licenciadores ambientais quanto perante a marinha, foram observados, né? Foi um longo processo, mas com muito êxito. Então, todas as licenças é hoje nós temos para operar, é e isso nos permite, então, nos permitia uma otimização de tempo e das ações e inclusive de investimento e otimização de investimento público e sem dúvida nenhuma, o objetivo aqui do nosso projeto que é não só no projeto piloto, mas especialmente na ampliação do do projeto, é a redução de tempo e deslocamento dessa população. É, então é essa rota navegável de 5,6. A gente vai falar um pouquinho aqui. Eu acho que mais pra frente. Ela já é de 1 hora e 20 que que eles precisariam pra fazer toda a rota ali de Cantinho do Céu, até Mar Paulista é ultrapassada, é atravessada em 17 minutos, então é um ganho. É de vida, é muito grande, né? Tendo também quanto menos transporte público, como a gente sabe. Aqui a gente trabalha muito pra essa questão da mobilidade é ativa e da redução dos veículos em prol do transporte público, a diminuição obviamente de poluentes. Hoje o aquático SP ele beneficia então aqui especialmente a cidade de Ademar e Capela do Socorro. Nós temos então potencialmente 385000 pessoas favorecidas, especialmente quando a gente conseguir implementar já a primeira fase, que vai contemplar a Cocaia. Como é que estamos hoje? Então aqui eu já tinha falado um pouquinho para vocês dessa vantagem. É que é sensacional, né? Que eu acho que é um ganho de vida excepcional. Então, para cantinho do céu até mar Paulista se demorava numa rota de ônibus 1 hora e 20. Eu fiz esse percurso de ônibus e fiz esse percurso de carro que demora mais de 1 hora e 20 de carro com trânsito e a rota de barco, hoje, de 60 passageiros, ela chega a 17 minutos, sendo que o de 30 passageiros consegue fazer em em 12 minutos. Então a gente tá falando realmente de inovação, a gente tá falando de acessibilidade, a gente tá falando de oportunidade. A gente tá falando

de ganho de tempo, a gente tá falando de qualidade de vida. O horário de funcionamento da operação assistida do piloto começou gradativamente. Então ele começou é num horário reduzido, mas é gradativamente como a proposta do piloto, ele foi sendo acrescentado em 30 minutos a cada semana adicional. E hoje nessa semana a gente já está numa operação das 9:30 às 16:00 e cada semana, paulatinamente, a gente tem é estendido o horário. Até o dia 31 do 12, o piloto, ele é uma viagem gratuita e após esse período ele é integrado totalmente com bilhete único. É, em que pese hoje seja uma operação gratuita, nós continuamos fomentando a utilização do bilhete único, assim como no domingo da tarifa zero, justamente pra que a gente possa ter todos esses subsídios e elementos pra que possamos fazer estudos, né? Especialmente da tipologia da população, é dos horários de atendimento, mulheres, homens, estudantes, idosos, enfim, isso aprimora muito a nossa política é e por isso a gente fomenta que seja utilizado o bilhete único é em que pese a gratuidade, mas não tendo o bilhete único, o agente de apoio é libera ali a catraca. A redução de viagem já foi aqui falada e aqui uma preocupação que foi feita e o Dawton falava um pouquinho no início da conversa, né? Dawton, nos 10 primeiros minutos é o quanto as pessoas acabam não tendo noção, né, do quão árduo é chegar ao processo final. Mas realmente pra se chegar a esse trabalho aqui, que é embrionário, inovador, é só o início de um grande projeto. Nós vencemos grandes etapas. Então hoje a gente olha assim uma foto como essa e a primeira vez que eu e muitos dos meus colegas ali, todos envolvidos, a gente entra com emoção mesmo. Porque é um foi um trabalho e aí continua sendo um trabalho muito grande, que envolve todas as áreas da SP trans que nós temos profissionais extremamente apaixonados por esse projeto, extremamente engajados com esse projeto é que não demandam esforços. Para que isso dê certo. É todas as vezes que a gente ia lá em visita técnica, você via a população ansiosa perguntando quando se iniciaria. É o próprio pessoal que trabalhava ali no parque Linear, querendo saber quando se iniciava, porque precisava ali ter um retorno para casa mais rápido, e todos os nossos processos, né? Licitações e aditivos para se chegar a esse resultado é algo extremamente complexo, ainda mais falando de uma inovação, como uma embarcação que até então não existia na cidade de São Paulo. É, foi um processo muito delicado, com muita responsabilidade, mas a gente vê esse resultado realmente é assim, muito satisfatório. Especialmente vê é como isso tem sido bem aceito. É, então aí são as imagens, esse é do mar Paulista, então houve toda, obviamente, não poderia ser diferente, toda essa preocupação com Acessibilidade, com a questão visual, com a questão audiovisual. Então ali você entra, é como se você tivesse ali, em relação as embarcações, todos, os ônibus que estão conectados a operação estão ali integrados em relação ao tempo. Então é um trabalho ali bem, bem completo e realmente visando todo esse conforto para o usuário. Aqui mais uma visão ampla. Aqui uma porta corta vento é né? Pensando também em todas as questões aí para inclusive das mudanças climáticas ali típicas do local. Um lugar aqui aconchegante, né? Para guardar, tem meu cachorro aqui, vocês vão ver. É um lugar aqui aconchegante para guardar, embora ninguém fica, né? Aqui é tudo programado para não se aguardar, não ter fila de espera e o acesso aqui ao embarque é em materiais sustentáveis, alumínio. É com uma preocupação muito grande em sustentabilidade, com uma parceria muito grande com a marinha, que é o órgão que faz esse licenciamento. Então, todas as questões aqui de preocupação é, vem que tem até umas redinhas aqui, de possibilidade de uma criança, o pessoal que quer tirar foto, já que acaba tendo um apelo muito turístico também. E as pessoas ficam muito curiosas. Então todo esse olhar, todas as vistorias com a marinha muito detalhadas, várias vistorias foram feitas e a gente chegou aí com plataformas cobertas, que não é uma exigência nem da marinha nem dos órgãos, mas que foi um conforto também solicitado por questão de chuvas, é todas as iluminações por questão de segurança e de conforto. É então tudo isso muito observado. Aqui mais uma imagem pra verificar aqui, amplitude, sanitários acessíveis. Então temos aí o orgulho, batalhamos por isso de que os terminais eles têm o selo de Acessibilidade, né? É, e não poderia ser diferente, como todas as obras assim são aqui da prefeitura de São Paulo. É e aqui? Só lembrando também que em Cantinho do céu, pela dificuldade de Acessibilidade que se tem, foi criada uma linha circular pra que a gente consiga levar as pessoas ali da região até o terminal

hidroviário do cantinho do céu. E também lá em mar Paulista foram criadas mais 2 linhas para a integração com o terminal Santo Amaro, todos eles elétricos já, né? Que é essa a nossa outra meta é aqui o que onde a gente quer cada vez mais estar ganhando em termos ambientais. É o terminal aí também totalmente acessível. É visualmente também é muito claro o objetivo de linguagem fácil. Então com todo esse também é toda essa eficiência. Preocupados aqui com toda essa questão também de mobilidade, inclusive pensando na não só em nossos projetos, inclusive junto com o CET mais prefeitura de São Paulo de fomentar, né, a mobilidade ativa temos em ambos os terminais com capacidade de bicicleta de 50 vagas. Nas na embarcação há também o bicicletário. Obviamente não cabe 50 bicicletas, tem que ir de 2 a 3, é por viagem, mas para que a gente também possa, tá tudo isso integrado no sistema público municipal. Então aqui algumas imagens para vocês é terem um conhecimento e fica aqui o convite para todos é, inclusive, a gente tem feito algumas viagens com os servidores empregados da SPTrans, porque as pessoas trabalham tanto no projeto e às vezes acabam não conhecendo o resultado final, né? Então agora a gente tem feito visitas dentro do horário de operação com próprios empregados da SPTrans para ver o resultado de tudo isso, que eles trabalharam tanto, porque de alguma forma todo mundo trabalhou nesse projeto e estendo aqui para todos vocês, porque realmente eu acho que é algo que é um pertencimento não só a população, mas a todos nós, né? E aqui a gente vê toda essa Acessibilidade, então a capacidade para bicicleta, aqui tem o Wi-Fi, tem a tomada USB, é o banheiro acessível, o ar-condicionado aqui a diferencial aqui a cabine do Capitão, que tem aí também todo o conforto pensando nas normas para o Capitão e tem todo o monitoramento. O monitoramento inclusive está na sala do prefeito, do aquático, que tem aí um olhar muito focado nesse projeto. É as TVs dentro do barco. Então realmente foi um barco muito pensado e desenhado, além de uma travessia, né? Mas que propiciasse também realmente essa sensação, muito de conforto, de qualidade. Então, embora a ideia primeira é que seja uma viagem rápida, mas seja uma viagem rápida e confortável. Então aqui já foi dito, ar-condicionado, TV, Acessibilidade, ponto de recarga sanitário é Wi-Fi e aqui fico, né? Depois fico para perguntas, tem muitas questões que envolvem o aquático, mais uma imagem aí do nosso é terminal mar Paulista e até desde o dia 13 do 5 que ele inaugurou. Até o começo da semana nós tivemos 44000 passageiros transportados, um total de viagens de 1378, né? Lembrando que ainda nós estamos num período de operação assistida, então num horário ainda reduzido, com uma embarcação de 60 e uma de 30. Então ele tem tido uma aceitabilidade muito grande da população local. E, efetivamente, nós já temos aí uma grande demanda. É pela expansão e aí aqui as consequências, os resultados, né, que a gente já observa e que é o nosso foco a se buscar. É, e a gente fala muito nisso, né? Mobilidade não é só esse direito de ir e vir, né? Mobilidade nos dá é acessibilidade. E quando eu tenho acessibilidade, eu falo de acessibilidade a uma série de outros direitos. Então quando eu reduzo 1 hora e 20, né, 1 hora na ida, 1 hora na vinda, eu tô falando de 2 horas na vida de uma pessoa. 2 horas na vida de uma pessoa Paulistana. Hoje é muito tempo. Nós pegamos a entrevista, um relato de um de um trabalhador que falou que tinha tempo de chegar em casa e lavar a roupa, né? É sensacional. É, nós podemos ter a possibilidade, nessas 2 horas que você não tem tempo de estudar. De repente você buscar dentro já das possibilidades que são ofertadas, um novo estudo, uma nova forma é de melhoria técnica justamente pra uma população tão vulnerável que precisa tanto desse olhar. Esse olhar humanitário. Então isso reacende também toda essa questão é de demanda da dessa questão econômica, social da região. É mais do que o direito de ir e vir, é você conseguir proporcionar para essa região outras possibilidades de educação, de emprego, de saúde. Muitas vezes você não tem o tempo de marcar um médico, de ir num hospital, é de conseguir ir numa consulta e vai postergando aquilo. E quando você vai ver a questão, já não, já não é, né? Não, não tem muito o que se fazer, então você realmente propicia uma série de outras questões. Desculpa, minha saúde aqui eu mesma, preciso ir no médico. A questão do meio ambiente, óbvio, né? Então aqui a gente, quando a gente tá falando aqui do aquático, a gente tá falando em revitalizar billings, a gente tá falando em diminuir a emissão de poluentes. A gente tá falando de ter um meio ambiente mais equilibrado. A gente tá falando aqui de uma é reocupação humana, é de forma, é orientada, é de



forma programada, de forma assistida. Então é, é um ganho. É muito além de a gente falar do direito de ir e vir. EE, é por isso que a gente tem muito entusiasmo em falar desse projeto. É isso, fico aqui, para perguntas, espero ter contribuído de alguma forma.

**35:03 Dawton:** Muito obrigado pela sua apresentação. Aliás, ótima apresentação, né? Parabéns pela apresentação. Como é bom a gente ver a prefeitura e eu tenho muito orgulho de participar dessa Secretaria, né? De pertencer a essa Secretaria, de trabalhos inovadores como esse, né? Eu não me lembro de ter visto esse trabalho lá no premia sampa. Não sei se vocês se inscreveram com esse trabalho lá no premia sampa desse ano aqui, né?

**35:36 Luciana:** A gente, acho que ainda não que estava no projeto. A gente se inscreveu em um que saiu ontem, que a gente está na final, enfim, agora começamos a nos inscrever.

**35:51 Dawton:** Porque assim é uma inovação. É maravilhoso o resultado desse trabalho. Eu me lembro, eu sou arquiteto, né, formado há muitos anos, né? Eu fiz uma proposta para o Rio Pinheiros há mais de 15 anos atrás. As pessoas falam, pô, mas você é louco, meu, como você vai botar um barco no Rio Pinheiros? E aí a gente vê o resultado dessa história do hidrovíario, né, que eu acho que São Paulo tem, tem essa vocação também. Com certeza isso vai se ampliar, com certeza vai se ampliar e o resultado é esse, né? Esse tempo de percurso reduzido é espetacular. Eu não me lembro, 46 anos de poder público, eu não me lembro de ter um projeto com um tempo de redução de viagem tão significativo como esse, né? É, eu acho que os corredores de ônibus, quando eles chegaram, realmente foi muito bom quando eu falei por causa dos corredores de ônibus, mas esse é daqui pelo percurso que se fazia e a redução, né, é muito bom. Eu vou abrir a palavra aqui. Acho que tem 2 pessoas inscritas, o Renan primeiro, depois o Jorge. Renan, bom dia, Renan.

**37:07 Renan:** bom dia, bom dia, são tantas perguntas. Quem tem filho pequeno vai entender. É bem, são muitas mesmo, mas eu vou quebrar elas pra ser rapidinho. É. Primeiro, eu acho que é mais simples. Condições climáticas podem afetar o funcionamento dele, ou seja, ele acaba sendo um transporte menos confiável no sentido de que a pessoa vai ter que sair de casa, ver se está chovendo muito ou ver se não choveu ou qualquer outra condição climática que afete o serviço?

**37:45 Luciana:** Vamos lá, Renan, eu não estou te vendo da onde você é Renan.

**37: 49 Renan:** Eu não gosto de aparecer muito.

**37:50 Luciana:** Ah, tá bom, da onde você é Renan?

**37:53 Dawton:** Ele é um dos nossos conselheiros aqui.

**37:56 Luciana:** Tá bom, Renan, isso foi uma coisa que a gente questionou muito com a marinha e a gente discutiu muito com a marinha, né? Quais seriam as questões de visibilidade e de questões de mudanças climáticas, é de mudanças climáticas que poderiam aqui interferir na navegação, é de fato, é um outro modelo. A estou te vendo é de fato, é um outro modelo, e sim está suscetível a alguma paralisação por uma neblina excessiva. E olha, você tá aí com o timer. Ontem, pela primeira vez nós tivemos uma pequena parada porque teve uma mudança excessiva e por condições de segurança, nós demos uma pequena parada. É, mas isso não torna, na verdade, a gente tem, assim como a gente tá querendo, avançar nesse projeto, a gente quer fazer algo já, já estamos pensando em formas de avisar aquela população que depende, que vai utilizar especificamente daquele modal de que naquele dia nós estamos suscetíveis ou vai estar paralisada a operação é e para que a gente possa não pegar a população de surpresa. Conforme a própria marinha diz, em São Paulo, historicamente, é muito casuístico, se acontecer, vai ser nesse período mesmo que a gente tá falando agora, junho, julho, que são períodos um pouco mais diferenciados. É. Mas no todo, isso vai representar muito pouco da nossa operação.

**39:52 Renan:** Ah, entendi. A outra pergunta seria com relação às usinas de painéis solares que já existe ali também, está ali próximo. Numa escala de prioridade, se eles decidirem aumentar a

cobertura que vai ser colocada pra essa usina de painéis solares, quem teria prioridade no espaço de vocês?

**40:14 Luciana:** Ah, isso a gente já conversou muito. Não, na verdade isso a gente já teve, até que a gente já até mudou o projeto pra que contemple a todos. Então, não há nenhuma competição ali de local e nem quem vai sair na frente, quem vai ampliar e quem que vai não vai ampliar. Nós sentamos muito é nós abrimos muito as plantas. Eles nos mostraram todo o projeto que eles têm, da expansão da usina, tanto Mar Paulista eles têm. Já um projeto logo, logo ali é questão de centímetros de diferença. Nós mudamos o projeto e a plataforma, tivemos uma angulação um pouquinho de 45 justamente para contemplar essa rota navegável que possa fazer quando eles utilizarem a usina é e quando for pra Pedreira, isso já também está programado para não contemplar o espaço da usina, então isso está totalmente sanado com o estado e com o EMAI. Os projetos caminham juntos.

**41:21 Renan:** É referente ao entorno das estações, né? Acho que cada vez mais pessoas vão querer morar perto dessas estações se elas apresentarem esses resultados. O que vocês preveem para aquelas regiões? Porque teve uma foto que você mostrou, né, que dá para ver, né, a comunidade ali atrás, vocês já estão prevendo adensamento, fazer alguma estrutura de viária ali para o pessoal chegar.

**41:40 Luciana:** Renan, se se eu te falar que algumas pra um dos próximos projetos pilotos, projetos efetivos para desapropriação é sendo né, ocupação ou não, os valores de mercado subiram exorbitantemente já, então já está sendo uma região que está sendo super valorizada, antes de quando a gente iniciou, do que agora, de quando a gente já está lá com a implementação do aquático? É sim. A gente tem tratativa juntos com o habitação. É inclusive o cantinho do... O parque linear de que é depois de Cantinho do Céu foi feito junto com o seab, que tem todo um projeto lá de reassentamento, de questões habitacionais. Nós temos todos outro projeto ali também de mananciais. Então tudo isso tem sido pensado. Por isso que quando a gente fala, né, em questões não só de Acessibilidade, mas de olhar para essa população, é sócio demograficamente. É porque tudo isso acaba sendo pensado, é em conjunto. Tem o terminal aí é, tem algumas avenidas e corredores que estão sendo implementadas também no plano de metas. É justamente para dar mais vazão a essa população. E, tudo tem sido é tramitado, paulatinamente, para que a gente obviamente possa estar tendo esses olhares transversais. Eu agradeço as perguntas.

**43:49 Michele :** O próximo é o George.

**43:55 George:** Bom dia, bom dia, bom dia, vocês me ouçam aqui. Eu estou, estou na rua aqui pegando ônibus, estou em transporte aqui. Primeiro eu acho importante celebrar, né? A iniciativa de de trazer um modal novo pra cidade, obviamente ainda numa escala muito pequena, né? Pra redistribuição modal da cidade, o número é muito pequeno ainda. Espero que ele cresça bastante. Eu já conheci cidades, eu lembrei de Bangkok, na Tailândia, onde o transporte é tão... esse transporte aquático é tão forte e chega é acho, salvo engano, 50 mil pessoas por hora num Rio só, né? É quase o equivalente a uma linha de metrô de tantos barcos que operam. Eu acho, infelizmente, a demora em ter começado foi um pouco frustrante. Tem a ver, a gente fica um pouco assim que as coisas acontecem sempre em ano eleitoral, né? A gente acha que devia ter eleição todo ano para acontecer mais coisas na cidade. Mas assim, enfim, espero que isso cresça e cresça de fato com a escala que a cidade merece. A pergunta, eu sou representante dos ciclistas na cidade, a pergunta que eu faço é justamente uma, eu não conhecia o equipamento, eu sou de outra região, mas os ciclistas me chegaram até mim, o pessoal, especialmente do bike zona sul, que é o coletivo psicoativista aí da zona sul, falou de uma série de dificuldades em relação a bicicleta, né? Estou operando com mais vezes com barco menor do que com barco maior. E quando há o barco menor é tem sido proibida a entrada de bicicletas e icom isso os ciclistas têm ficado chateados com isso, da impossibilidade de usar quando está rolando o barco menor. E eu queria entender como que isso é possível, se é possível isso ser revertido, né? Eu vou até ler

aqui rapidinho uma frase: “oi Jorge, bom dia. As pessoas ficam na incerteza, pois se a barca principal Bororel não tiver operando, eles não deixam embarcar com a bicicleta. Nesse caso, apenas a barca menor opera e acredito que ela poderia levar pelo menos uma da bicicleta na parte traseira. Não faz sentido essa regra”. É isso que eu queria perguntar aqui é, em relação a essa possibilidade, obrigado.

**46:26 Luciana** - Perfeito, George. Eu concordo com você, eu acho que é um modal que a gente, né? Obviamente a gente gostaria que tivesse é começado antes, mas foi como eu disse lá atrás, né, no comecinho da apresentação. Demanda muitos estudos, é muito complexo, tiveram várias gestões, tem toda uma questão ambiental, tem toda uma questão, tanto que a gente teve que, né, arrumar para um projeto piloto. É com premissas de lugares, é com não desapropriação, com questões ambientais, enfim, é todo, tem todo um contexto que até porque a prefeitura não poderia dar um passo sem ter ali a segurança para o modal desse. E é difícil a gente comparar com a Europa, né? É, eu acabei também fiz uma viagem.

**47:18 George:** Não, no caso eu citei Tailândia, é Tailândia aí Tailândia que é sudeste asiático...

**47:23 Luciana :** É que eu tô aqui, que eu acabei de voltar do Estocolmo, que também pra fazer um Beth Mac, e lá é obviamente é extremamente sedimentado, né? A gente tá falando ali em 1/3 só de águas, então são cidades é que já tem isso enraizados na sua cultura, no seu modal, ali as embarcações e é isso que nos traz esse poder de reflexão do porque não fazer aqui também, que é o que está acontecendo aqui, obviamente, como eu também disse, tudo começa se de uma forma que a gente tem que fazer de forma paulatina e gradativa para garantir essa segurança, assim como o metrô. O metrô, ele não começa com uma operação, é 100%, ele começa com operações reduzidas. Nós começamos realmente com uma embarcação de 60 e umas de 30. A de 60 é totalmente acessível pra bicicleta e a de 30 ela tem uma redução sim. É, mas a gente já tem uma nova embarcação de 60, que está em testes finais, que deve estar aí nos próximos meses, já em água, também com Acessibilidade para as bicicletas. A gente, né, como eu mostrei ali, tem ambos os lados do bicicletário, para 50 bicicletas. Então é para favorecer as bicicletas. Não é para a gente colocar ali as bicicletas só para ficarem no terminais e não poderem fazer as travessias. Então, com certeza esse modal veio para ficar. Ele veio para ser ampliado. O nosso foco e os nossos estudos estão para ampliação, inclusive de quais são agora as melhores embarcações para as próximas etapas, justamente para que a gente, né, junto com esses testes, com esse, por isso que é tão importante esse período de teste, esse período é de aprendizado para gente realmente também pegar aquilo que eventualmente está dando muito certo e o que não está dando tão certo assim, para que a gente possa aqui nos próximos passos ser o mais efetivo possível. Então, a embarcação de 30 é 30, ela tem suas qualidades? Tem. Ela é mais rápida? É, eu consigo fazer uma viagem ainda menor que 17, eu faço por 12. É, eu consigo fazer mais viagens do que com a maior, mas de repente eu tenho uma questão diferenciada para questão de mobilidade ativa. Então eu preciso garantir as embarcações maiores ou uma embarcação menor que garanta também a bike. Então é tudo isso que está sendo estudado nessa fase aqui de piloto, para que a gente possa aprimorar e fique tranquilo que a bike é sim para gente, essencial nesse projeto.

**50:10 George:** Oi, eu queria fazer só um pedido assim, enfim, né? Lendo esse depoimento do meu amigo, o Paulo, ele é só saber a possibilidade de embarcar pelo menos uma bicicleta nessa pequena, porque não é um peso, são 10, 15 kg, não é isso que vai...

**50:27 Luciana:** Eu vou verificar, eu vou verificar se há alguma possibilidade, eu não sei se há alguma impossibilidade técnica, e não havendo nenhuma impossibilidade técnica, pode deixar que eu vou, vou estar aqui mandando o pessoal.

**50:40 George:** Pelo que eu entendi, tem dias que as vezes só tá operando ainda pequena, então a pessoa basicamente perde a viagem, não consegue entrar e fica na mão, entendeu?

**50:51 Luciana:** Então sempre tá, sempre está grande. E a pequena que a pequena acaba indo mais

rápido, então pode dar essa falsa sensação, mas é às vezes é uma questão de arquitetura da menor, a bike, não, não fique tão segura. Mas de qualquer forma, a gente vai encaminhar, tá bom.

**51:12 George:** é porque às vezes é coisa de medo, né, de medo de sei lá, de de pessoas que às vezes ainda não tá acertada.

**51:21 Luciana:** Não, isso não é que tudo a gente tá fazendo, a gente só não vai colocar se não tiver segurança técnica tendo segurança técnica, vai tá lá.

**51:29 George:** Por favor, agradeço aí se, o pessoal da Michele ou Dawton, se tiver uma resposta positiva a isso, puder encaminhar para a gente, para eu repassar na CTB. Onde for, eu agradeço.

**51:43 Luciana** - Só não será contemplado se realmente, tecnicamente a embarcação menor não puder, tá bom.

**51:47 George:** Muito obrigado.

**51:49 Dawton :** Será encaminhado, muito obrigado. Shenia. Olha, eu vou encerrar as inscrições das perguntas que realmente nós temos mais reuniões a frente aqui. Se não conseguir responder todas as perguntas aqui, a gente pode colocar no chat, depois a gente responde pelos nossos e mails aqui.

**52:14 Michele:** Então, ó, depois do Vanderlei, tem só o Alexandre e o Renan que eles fizeram 2 perguntas pelo chat, se puder incluí-los aí depois.

**52:18 Dawton:** Põe lá no nosso e-mail e passa..., deixa a shenia falar depois nós resolvemos.

**52:28 Shenia:** Bom dia a todos. Meu nome é Shenia, eu sou a conselheira daqui da zona Oeste, é, eu tenho algumas perguntas em relação a esse transporte aquático, primeiramente, parabéns, a diminuição do tempo que você fica, é extremamente grande, é. Eu já tive o prazer de utilizar. Assim como a minha família também, que moram para lá, também utiliza. A minha pergunta é como vai ser feito a manutenção disso, a dedetização, os funcionários, eles possuem treinamentos, quais são esses treinamentos? Foi feita alguma simulação de resgate? Em quanto tempo a gente teve resposta para isso? A minha pergunta é um pouco até preocupante devido ao que assim, a gente sabe que a gente precaver problemas, mas pode acontecer e a gente tá preparado para isso? É, esses são os meus questionamentos, tá? Luciana, muito obrigado,

**53:37 Luciana :** Perfeito, Shenia, ótima pergunta. E acho que assim essencial, né? É como é que a gente poderia colocar uma embarcação sem a gente ter esses cuidados? É para que a gente possa colocar uma embarcação, a tripulação é, ela é composta por especialistas habilitados pela marinha. Então são profissionais técnicos que eles têm uma carteira e tem certificados da marinha. Então eu tenho lá o comandante, eu vou ter o marinheiro de máquina, que é aquele que vai estar para qualquer questão de manutenção. Eu tenho marinheiro de conversa e a marinha é quem me diz quais são os profissionais, quais são as especificidades técnicas de cada profissional e se os profissionais que a gente apresentou, que são aqueles que estão para, estão em operação, estão aptos ou não a operar a embarcação. Então, quanto a questão da tripulação são pessoas que já tem o know how, que já vieram do mercado, que já são de carreira da marinha, né? Não, não são profissionais da SP trans ou técnicos que a gente, contratou, treinou aleatoriamente. São profissionais já consagrados e que foram ainda passados mais uma vez pelo crivo da marinha pra saber se estavam aptos a operar a embarcação dentro do proposto é pela prefeitura. É quanto a questões até me vi aqui sobre a questão de emergência e que acho que entra dentro junto com a sua pergunta pra gente conseguir é ter o início da operação. E mais um dos motivos né, que o processo é muito complexo. A gente tem algumas etapas entre elas a gente tem algo que se chama plano emergencial individual. É um plano, é que a gente tem que apresentar perante Cetesb, perante a marinha não é uma exigência, mas eles têm conhecimento. É que é um plano de salva tarde. Então, não só para questões de, por exemplo, é um vazamento de óleo, um vazamento de diesel, uma questão ali na represa que eu tenho que conter aquilo ali, como uma questão de pessoa ao mar, pessoa na água, né? Ali não é ao mar, é represa. E

tudo isso foi simulado, né? Junto com os profissionais da Cetesb e junto com uma empresa renomada contratada especialmente para dar essa assistência. Então nós não poderíamos começar a operação sem esse requisito. Então é, todos esses procedimentos foram feitos, foram testados mais de uma vez. Hoje a nossa equipe também realiza é esses procedimentos, a nossa equipe tripulação da marinha, não nossas equipes SP trans, porque nós não temos nenhuma competência para fazer isso. É, então todos esses requisitos foram contemplados, senão o nosso sequer poderíamos estar operando. Então, nós temos uma empresa que ela é acionada emergencialmente e toda nossa tripulação, ela tem plenos conhecimentos para qualquer situação emergencial, inclusive nós temos ali um barco que é também uma situação absurda, possa resgatar. Enfim, tem todas, tem todos os procedimentos contemplados. Eu não sei se eu respondi.

**57:25 Shenia:** Tá ok? Obrigada ao tempo que leva isso você não tem, né, Luciana?

**57:31 Luciana:** Olha de vazamento, é uma coisa muito rápida, na verdade, a questão de minutos, EE salvação de pessoas também, eles estão preparados para questões de minutos. É ali a represa, não é um lugar, de mar aberto, que tenha alguma questão típica, específica que tenha algo que nos traga um alerta maior. É, então nos testes realizados, obviamente, os testes são mais demorados, enfim, mas é tudo muito questões de minutos. É tudo muito efetivo.

**58:17 Michele:** Obrigada, obrigada pelas respostas. Richard perfeito, pode falar.

**58:25 Richard:** A minha pergunta é em relação as linhas complementares que foram criadas ali para alimentar o aquático 600 ECE 627 m. Luciana, se eu não me engano, você falou que elas estão com os intervalos sincronizados com as partidas do aquático, né? A minha pergunta era justamente sobre isso, porque a semana retrasada que eu consultei os intervalos, eles não estavam sincronizados. Estavam, se eu não me engano, 20 minutos em alguns momentos nas linhas. 30 minutos no aquático, então, poderia em alguns momentos ter um, não ter um, ambos, um casamento entre as chegadas dos ônibus e as partidas dos barcos e geraria uma espera ali para o passageiro. Eu tentei consultar agora no site da SPTrans, mas aparentemente o banco de dados não está acessível, talvez pelo problema da internet aí no prédio da Secretaria. Então eu só gostaria de confirmar se esses horários foram sincronizados, ou se essa SP trans está analisando isso aí, porque para diminuir mesmo essa possibilidade de desencontro nas partidas e diminuir ainda mais o tempo de percursos passageiros e evitar espera desnecessário a digamos assim, era isso.

**59:49 Luciana:** não, obrigada Richard é de fato, eles estão sincronizados para que é estejam, justamente chegando e saindo no mesmo tempo das embarcações. É, e não faz nenhum sentido, que não seja assim, porque senão a gente traz todo mundo lá pro terminal e a gera uma espera. É, não é o objetivo óbvio, é, de qualquer forma, eu vou estar encaminhando pra área de operações pra ver se houve alguma falha, que eu não tive ciência, que obviamente, né, dentro desse projeto piloto há possibilidade de ajustes?

**1:00:36 Michele :** Obrigada. Vanderlei.

**1:00:47 Vanderlei:** Oi, bom dia a todos e todas, estão me ouvindo? É, mais uma vez, obrigado pelo espaço, é, eu também sou eleito representante do dos ciclistas, né? Eu não sou tão ativa como o Jorge Queiroz, mas estou desenvolvendo e aprendendo. Minha pergunta é bem simples, né? Se tratando de um modal, poderá existir a intermodalidade no futuro, esses projetos de expansão futuro, se já estiverem previstos ou planejados, ele vai contemplar algum tipo de intermodalidade, sendo falando de bicicletários ou de bicicletas em estações de compartilhamento? Acabou minha pergunta, obrigado.

**1:01:23 Luciana:** A ideia é isso, né? Cada vez mais que a gente rume pra intermodalidade de todos, né? Então a gente tem a embarcação, a gente tem o bicicletário, a gente tem ali, o terminal, a gente leva para o terminal maior.

**1:01:43 Vanderlei:** de manutenção de estações. Já tem bis, né? Vão estar...

**1:01:49 Luciana:** Não estou ouvindo...

**1:01:54 Vanderlei:** É as estações também estarão próximas dessa área, esse terminal rodoviário, vamos dizer assim no futuro, não me ouviu?

**1:02:08 Luciana:** Agora, eu ouvi. É talvez essa até o Dawton possa me ajudar um pouquinho aqui nas questões dos bicicletários, dessas questões. Mas toda prefeitura tem trabalhado exatamente pra essa conectividade. Vanderlei, e todos os nossos esforços tem sido, nós temos alguns novos projetos de terminais. Todos esses terminais contemplam, né, cada vez mais espaços nesses sentidos, e é o objetivo que tudo esteja o mais interconectado e acessível para toda a população.

**1:02:52 Michele:** Alexandre, antes de passar a palavra para você, eu vi que a Marta levantou e abaixou a mão várias vezes. E eu li agora no chat que ela não tá conseguindo acho que manter Marta quer... Está sem som, é só para mim, está sem som.

**1:03:15 Dawton:** Desculpa, caiu aqui, o meu também, desapareceu aqui. A imagem também não está ouvindo, vocês escutam, vocês não escutam.

**1:03:29 Michele:** A gente não está escutando a Marta, estamos ouvindo a Marta.

**1:03:37 SMT:** Sim, a gente tá, tá se ouvindo? Mas a Marta está sem som para todo mundo.

**1:03:43 Dawton:** Se quiser colocar no chat. Marta, a pergunta...

**1:03:46 Marta:** Agora sim, tá, é minha pergunta é, as pessoas estão sendo instruídas o que tem que fazer em um momento de problemas, de segurança? Porque igual é no avião. Eu considero importantíssimo a pessoa ter um mínimo de instrução, porque a pessoa primeiro que fazer num barco a perder totalmente é o raciocínio. Então acredito que seja importante em forma verbal, por um microfone, o que for fazer quando iniciar ou quando estiver iniciando cada saída, uma reflexão ou um mínimo de orientação do que fazer. Porque Ah, pulou alguém não pula, você também para pegar, é aonde tem coleta, salva vidas ou se perceber que alguma coisa com quem falar. Eu acredito que essas coisas são importantes para as pessoas, não tem a menor ideia o que fazer. Essa minha é minha pergunta.

**1:04:56 Luciana:** perfeito, professora, é isso também foi uma preocupação nossa. É, até porque a gente tinha um receio de algumas pessoas realmente se sentirem temerosas, né? Inclusive com o novo modal. Em todos os bancos, é já é de fácil visualização o salva vida. Ele fica logo ali na sua frente, né? Então ele já tá ali na frente. E nessas TVs que tem eles passa seus procedimentos de emergências. Então isso já está visualmente ali é colocado e visualmente, orientado, além de alguns painéis que tem ali também de como proceder. E aí obviamente no início, em havendo alguma situação, a comandante, e hoje a gente tem uma comandante especialmente, ou quem estiver representando vai tomar ali o microfone, porque temos todos os recursos audiovisuais para que possa estar orientando todos. Como é se comportar com toda a calma.

**1:06:18 Marta:** Obrigada, muito obrigada, acho importantíssimo, obrigada.

**1:06:21 Dawton:** Alexandre, Alexandre, Alexandre nos ouve.

**1:06:40 Michele:** Ele falou que estava um pouco instável.

**1:06:43 Dawton:** vou passar para Pamela, vou ver se ela consegue falar. Depois a gente volta para o Alexandre. Pamela?

**1:06:46 Pamela:** Oi, vocês estão me escutando? Bom dia, é, acho muito legal, é o projeto, estou muito feliz, estamos todos aqui, né, em São Paulo. Mas tem umas questões que ainda tem dúvida sobre os estudos iniciais do tipo de embarcação que era para ser no aquático. Ela era para ser não

poluente, né? Era para ser movida a energia solar e o calado era também para ser mais baixo, para não interferir na sedimentação, no fundo da represa, né? Que é o manancial de abastecimento pra não tentar ser o ter o mínimo de interferência possível na represa, né? E aí eu gostaria de saber se existem estudos pra isso avançar, pra tentar mudar o tipo de embarcação, se isso foi pensado. E outra coisa também que eu gostaria de saber é se tá sendo acompanhada, tá tendo um acompanhamento ambiental sobre isso, e se para as próximas, a batimetria está sendo levantada para fazer as próximas estações. É mais essas questões técnicas e ambientais. Se você puder me responder, Luciana, agradeço.

**1:08:16 Luciana:** Obrigada, Pamela. É, olha, Pamela, nada do que a gente fez ou vai fazer, a gente pode fazer sem a batimetria e a sondagem. Eu nem sei te dizer quantas batimetrias a gente fez. Para conseguir chegar no calado da embarcação é até porque a gente tem um nível de água diferente de mar Paulista para cantinho do céu. Cantinho do céu é muito mais favorável para embarcação do que mar Paulista. E a gente chegou na possibilidade de um calado de até 1 e 20. Então o os calados que a gente tem hoje, eles observam com tranquilidade o nível da represa sem que isso cause dano ambiental. Tanto que a gente conseguiu as licenças de todos os órgãos. É em relação às embarcações, serem solares ou é de energia limpa? De fato, a gente passou pelo menos um ano e meio buscando alternativas de embarcações elétricas. Só que, por incrível que pareça, no Brasil e mesmo com empresas renomadas, né, que não cabe aqui, estar falando nomes, mas também não teria nenhum problema. É com todos os estudos, com todo todas as parcerias presentes, é, não se chegaria a pelo pelo peso das baterias existentes hoje, há uma embarcação que fosse efetiva, não teria potência para se para conseguir navegar na represa. E só por causa disso que nós arrumamos então para fazer uma ainda a diesel, mas mesmo assim com vários requisitos ambientais? É, mas os nossos estudos todos inclusive agora já com possibilidades de a gente estar verificando fora inclusive, né, do Brasil, é de que a gente possa estar trazendo aí para as próximas etapas, embarcações cada vez mais de energia limpa e quem sabe em 2024 a gente almeja já estar trazendo aí uma primeira, é 100% limpa. Em questão, a acompanhamento ambiental é para as próximas etapas. A gente vai ter que fazer todo o percurso que a gente fez agora, então a gente vai ter que fazer todas as batimetrias, né? A gente vai ter que fazer todas as sondagens, a gente vai ter que demonstrar junto aos órgãos licenciadores, que são vários ambientais, qual o tipo de embarcação que a gente vai fazer? Tudo isso é provado, tudo isso é verificado junto aos órgãos ambientais essa questão de emissão de poluentes, essa questão do fundo ali da água e se a gente não cumprir rigorosamente a gente não tem a licença ou a gente perde a licença. Então isso a gente tem um acompanhamento ali. Eu te diria que no aquático é talvez um dos grandes pesos que a gente tenha na pré efetivação do aquático, o maior peso que a gente tem, no bom sentido, mas em termos de preocupação e de demanda de trabalho, esteja justamente nas questões ambientais, porque todas as decisões de estrutura de Pier, de estrutura de barco, de construção, de desapropriação, de qual área que vai ser a determinante passa por essa análise ambiental. Então acho que talvez, se não for a mais, a preocupação ambiental é ali a primordial e o acompanhamento e determinante para qualquer decisão em relação a esse projeto.

**1:12:18 Pamela:** legal. Obrigada, Luciana, e deixa eu só complementar isso, que tem uma outra. Você mostrou algumas etapas agora para billings, mas tem uma etapa também que já foi publicizada que eu não sei como que está isso, gostaria de saber. Eu não sei se você também, você tem mais informações que é avançar esse projeto também para Guarapiranga. Já tem isso não?

**1:12:46 Luciana:** O prefeito já anunciou, né? Publicamente, é o nosso projeto está muito mais consolidado aqui na billings em termos de estudos, mas sim, existem estudos preliminares. É já que isso a gente tá verificando as possibilidade, essa Acessibilidade e o todos esses ganhos, porque não avançar em outras, né? E a Guarapiranga tem aí uma grande extensão nos permite grandes percursos e atingir uma enorme população também que seria beneficiada por isso. Então sim, existem inícios de estudos. É como que eu diria tímidos, né? É, não, não tenho ainda como te dizer

aqui quais são os pontos ainda, isso é uma, são estudos subliminares, mas já tá no nosso foco expandir para guarapiranga também, onde aí eu pretendo que a gente já esteja com novidades também em relação a energia limpa, certo?

**1:13:52 Pamela:** E tá vinculado e está acontecendo também os estudos pro plano hidroviário, né? Isso está alinhado?

**1:14:06 Luciana:** Sempre, sempre. Tanto que a gente tem um GT, né, que está tudo interconectado.

**1:14:17 Michele :** Você faz parte desse GT?

**1:14:23 Pamela :** faz parte, sim.

**1:14:31 George:** Pessoal, coloquei uma pergunta no chat, não sei se foi lido, eu tô com conexão instável, é, acho que encadeia com a questão ambiental que foi perguntada, foi respondido?

**1:14:46 Dawton -** Não sei se você escutou, mas na verdade ele colocou lá no chat. Não sei se você viu Luciana. Ele está falando sobre a questão do tipo de barco que está sendo utilizado, que ele não é elétrico.

**1:15:00 George:** Na verdade essa fumaça tem sido é essa fumaça tem sido muito comentada assim, tá causando uma certa, um estranhamento, né? Uma fumaça preta é um pouco feio ali assim. Então a gente fala de ambiental tal, tem sido muito comentado, essa é a tal da fumaça preta. É um pouco feio mesmo.

**1:15:26 Luciana:** Na verdade, assim, eu tive poucos relatos dessa fumaça e foram questões pontuais numa manutenção que teve ali corretiva é e é. É o que, né, estou aqui, é batendo a todo tempo. A gente tá arrumando para as novas tecnologias, mas aqui a gente tem hoje é sustentável. Podemos garantir que ela já traz ganhos ambientais e como qualquer processo aí de aprimoramento, a gente às vezes acaba tendo algum é corretivo. Mas eu não tenho esses relatos aí de que isso tenha sido algo contínuo na represa.

**1:16:17 Dawton:** Muito bem, obrigado Jorge pela participação. Eu acho que acabando as perguntas, né?

**1:16:32 Michele:** Tinha perguntas rápidas. Você acha que vale a pena? Se puder ser muito breve mesmo, é avaliação sua, mas tem da Juliana, o Alex.

**1:16:39 Michele:** Você quer ler, você quer ler o chat? É isso, você quer ler o chat, pode ler.

**1:16:43 Luciana:** Eu estou vendo aqui sobre manutenção, dedetização, quer que eu fale sobre isso?

**1:16:53 Dawton:** Rapidamente? Só passa pra não ficar sem resposta

**1:16:57 Luciana :** A manutenção, ela já tá fazendo, ela faz parte do pacote. Então ela tem uma manutenção específica também com questões, é mais simples do que a gente imagina é em termos de limpeza aqui, se for o caso, a ser perguntado, a não ser pela questão da limpeza dos resíduos dos banheiros, que aí, obviamente eles tem que ser tratados de uma forma que não tenha nenhuma questão ambiental. Então a gente tem um tratamento específico e uma empresa específica que, né, elimina ali é esses dejetos. Então isso está sendo feito. A manutenção do barco, ela tem manutenções pontuais ali, corretivas nesse processo de piloto. Mas a limpeza é uma limpeza básica que não requer nenhum tratamento diferenciado. Não sei se é essa a pergunta aqui.

**1:18:06 Dawton:** Tem mais alguma, Michele, eu não tenho mais nenhuma aqui. Fala sobre o ônibus, né? Você pode melhorar, acho que sim. Tá, tá previsto aí, é, eu acho que encerraram as perguntas aqui. Bom, é como a gente já sabia essa pauta que estava sendo solicitada há tanto tempo, né? Nós sabíamos como, como realmente seria espetacular. Lógico que o espetacular mesmo é o resultado, que isso traz os benefícios pra toda população, né? E a gente realmente fica muito satisfeito e



orgulhoso, né? Mais uma vez participar de uma Secretaria que fazendo esse trabalho que vem, que se vem estudando há tantos anos, né? E agora efetivamente foi concretizado, aí sim. Esse sonho. E é claro que a gente quer isso se estendendo para o resto das águas da cidade de São Paulo, né? É isso que a gente pretende. É, vou agradecer aqui mais uma vez a doutora Luciana pela apresentação. Foi realmente muito boa. Espero poder voltar aqui com os novos resultados, né?

**1:19:23 Luciana:** Com certeza, com certeza, em breve a gente tá aqui com as expansões.

**1:19:26 Dawton:** É, eu acho que uma das perguntas que surgiram até com relação a conectividade das redes. Estamos estudando sim para que isso seja realmente uma extensão modal, né, que haja essas transferências, uma certa facilidade. Então está sendo colocado aqui no nosso planejamento, essa questão da conectividade, inclusive com a malhas cicloviarias, então? Muito obrigado mais uma vez e vou passar aqui para a segunda pauta, né..

**1:19:59 Luciana:** Mas posso pedir licença, então? Obrigada a todos e a todas, tá. Agradeço imensamente o espaço aqui é espero ter atendido aqui a maioria das perguntas. E a gente tá aberto aqui, sempre abertos, a Michele e o Dawton podem nos encaminhar também. EE com certeza. Podem acreditar que o que o modal veio pra ficar e que ele só vai ser aperfeiçoado e expandido aí gradativamente, tá bom, com muita efetividade. Obrigada, bom dia! Obrigada a todos, um ótimo dia.

**1:20:49 Dawton:** Nossa segunda pauta, ações SMT-CET para redução dos acidentes. Vou passar a palavra aqui, quem vai começar a apresentar?

**1:21:10 Michele:** Essa é uma pauta que será apresentada por 3 áreas. É as ações, envolve planejamento, ações de marketing e campanha, e ações operacionais, então, rosa vai falar pelas campanhas e pelo marketing, a Telma, pela parte de segurança e planejamento e a Dani pela operação, ações operacionais.

**1:21:31 Dawton:** Então a ideia é que elas façam todas as Apresentações seguidas e posteriormente as perguntas. Bom dia, Rosa. Rosa começa, bom dia rosa.

**1:21:50 Michele:** Oi rosa está sem som. Vocês acham que que tem algum problema inverter? As Apresentações começaram pela Dani...

**1:22:27 Rosa:** Eu vou tentar fazer uma breve apresentação, tá? Sobre o maio amarelo 2024, acho que todo mundo sabe, mas o maio amarelo é um movimento Internacional de luta pela redução da mortalidade no trânsito. A prefeitura de São Paulo participa do movimento desde 2017. Esse ano o tema foi é a CET foi junto com o tema da senatran foi paz no trânsito, começa por você. Foram realizadas mais de 100 ações durante o mês de maio contemplado vários modais e várias faixas etárias. O público atingido foram mais de 15 mil. Deixa eu tentar compartilhar só um minutinho, por favor. Entrou, pessoal? Deixa eu ver aqui, aqui, tá? Então como eu tava falando, eu vou apresentar para vocês é algumas ações que foram realizadas durante o maio amarelo. Tá aqui. Eu já falei pra vocês que a prefeitura participa desde 2017, né? Falei sobre o tema desse ano, que foi paz no trânsito começa por você e que foram realizadas várias ações, mais de 100 ações e atingido um público de mais de 15000 pessoas. Tá, primeira ação aí que a gente tem, é um teatro de fantoches, tá, que a gente realiza. Aqui, no caso, foram realizados em vários céus, durante o maio amarelo, várias apresentações. Tá? Aqui, temos a mímica. A mímica também é um só, um minutinho. São aqui, são pessoas do nosso centro de treinamento e educação de trânsito. Eles são formados lá e vão pra rua pra dar técnica de segurança ao atravessar. Temos as palestras aqui tá? A palestra cultura de par são realizadas, virtual. As empresas interessadas entram em contato com o nosso centro de treinamento, agendam e a gente faz o treinamento. Temos um Cine trans também, que é apresentado também nos ceus, nas escolas, peça teatral. Eu não estou mencionando tudo que está escrito, porque vocês estão conseguindo visualizar, né? Aí tem o público alvo, quantas pessoas foram

atendidas, quantas ações realizadas e onde foram realizadas. Vocês estão vendo a apresentação? Tá passando, tá?

**1:26:10 Dawton:** Ela ficou numa tela fixa, mas não tá passando os slides, não tá tocando os slides.

**1:26:21 Rosa :** É mesmo? Então acho que eu vou precisar de ajuda, Michele, porque.

**1:26:24 SMT:** Aperta f 5, Rosa, que pode dar certo.

**1:26:28 Rosa :** Michele, você quer me ajudar?

**1:26:46 Michele :** Rosa, eu estou tentando baixar ela.

**1:26:50 Dawton:** É que está muito instável nossa internet hoje aqui na Secretaria, nós não conseguimos baixar nada.

**1:27:01 Rosa:** Deixa eu começar novamente.

**1:27:17 Michele:** Posso tentar por aqui, rosa? Que eu acho que ela abaixou.

**1:27:41 Michele:** Ai Socorro. E aí apareceu.

**1:28:07 Dawton:** Pode passar que tudo bem, tá passando, perfeito. Então, acho que é o primeiro slide. Vocês estão vendo o slide de introdução. Então pode, pode continuar Rosa, era esse slide ou estava em outros slides? Rosa...

**1:28:41 Rosa:** vocês estão me ouvindo? Você vai passando os slides porque aqui não estou conseguindo passar.

**1:28:48 Michele:** É, fica tranquila, estou por aqui.

**1:28:49 Rosa:** Tá, então eu não sei até onde vocês foram. Eu vou dar uma passada rápida, pode passar esse Michele, por favor da introdução. Isso agora a gente está com o teatro de fantoches, né? Esse aí é o teatro que é apresentado em escolas, ceus, nas empresas que solicitam também. Pode passar, Michele, por favor. A mímica, né, como eu tinha dito, a mímica vai pra rua, né? A gente é orientada a respeito da segurança no trânsito, isso é feito também nas portas das escolas, nos cruzamentos. Pode passar, Michele. Aqui é um treinamento também foi feito com as empresas online. Pode passar, Michele? Tá. Pode passar também, por favor. Tá aqui. É uma peça teatral que a gente leva para os céus. Pode passar. Eu estou sendo breve porque o slide fala mais do que as palavras, né? Ele já mostra como foi realizado, como é feito. É ou pode ir pro próximo. Aqui é uma roda de conversa, né? É conectados pela segurança. Esse é um trabalho da Motorola, que a CET entra junto, eles convidam e a gente vai pra dar as orientações necessárias. Eles têm uma agenda dele e a gente entra na agenda deles, pode passar, por favor. Aqui foi um trabalho, é uma parceria que foi feita com o shopping Itaquera, tá? Eles cederam o espaço e o material e os nossos educadores ficaram lá uma semana com esse o passeio, é mini passeio ciclístico, né? Tinha uma pista, as crianças ficavam lá, podiam fazer, tinham uma mesa para desenho e isso foi durante toda a semana, nosso trabalho nesse no shopping, tá aí? São as parcerias que são feitas com empresas privadas. Pode passar, por favor? É também no shopping Itaquera. A gente montou essas mesas pra fazer jogos educativos, tudo voltado pra segurança no trânsito. Pode passar. Aqui é um trabalho que é feito no nosso centro de treinamento educação de trânsito, na Barra Funda. Tá voltado pra pessoas com deficiência. Tem uma pista de trânsito e é passado toda a parte de segurança para atravessar semáforo, faixa de pedestre pode passar. É também tem a parte de atividade com bicicletas, as crianças tem o nós temos lá no centro de treinamento, no auditório. A gente passa toda a parte teórica dentro do auditório e depois entramos na parte prática, na pista. Pode passar, por favor, Michele. Um minutinho que aqui também travou. Aqui temos uma peça também que é um entre pedestres, que também é realizado lá no cetet, se for solicitado, também levamos para as escolas e empresas. Aqui é uma aula síncrona que é realizada online. Pode passar. A gente fala um pouco do prêmio CET de educação de trânsito,

tá? É, nós estamos na 14ª edição do prêmio, são 16 categorias. Hoje é o último dia de inscrição, são vários temas, é e vai desde o ensino infantil a universitário e tem uma premiação que vai de 4 a 7 mil reais. Qualquer informação sobre o décimo quarto prêmio está no site da CET, inclusive para fazer inscrição.

Pode passar, por favor, só um minutinho. Michele não consegui ver a apresentação. Aqui nós temos também um parceiro, a fundação Mapfre, e a gente montou no céu, tá? Nós, estamos em parceria com eles, eles montam todo o trajeto. É feito um trabalho também de segurança, de trânsito, bicicleta. A gente ficou lá também durante 3 dias em vários locais. Junto com a Mapfre, dando esse trabalho de educação de trânsito, fazendo esse trabalho de educação de trânsito. São as palestras virtuais e presenciais que também são ministradas nas instituições, tá? É feito um contato com o cetet, nossa área de educação de trânsito é agendado com as empresas e a gente faz a palestra. Pode passar, por favor, Michele. Aqui é o óculos de embriaguez, um simulador que a gente leva para as ruas também, tá para simular o que acontece quando a pessoa, bebe e depois vai dirigir. É uma simulação também, pode passar. Aqui foi um Pit stop que a gente realiza. Motociclista seguro, em parceria com a abraciclo também. Aqui a abraciclo monta todo um trabalho também. Primeiro eles vão pra um auditório, assistem uma palestra, depois eles vão na prática na pista tem tendas informativas com os trabalhos da CET. Isso foram realizados durante 3 dias, tá? A gente demonstra técnicas de frenagem, ponto cego, fala de epis. Pode passar. Esse é um curso de pilotagem segura que acontece no cetet também com a mesma parte de segurança mesmo, né? Pode passar, Michele. Mais um pouco sobre o motociclista seguro, tá? Foi feito no cetet. Pode passar. Aqui é um trabalho com outro parceiro, a Shimano. Eles colocaram uma tenda lá na praça do ciclista, nos finais de semana do mês de maio, e lá eles também é. Eles fazem pequenos concertos, regulagem, calibragem de pneus, ajustes e das bicicletas que passam por lá. É isso, pode passar. Aqui é um trabalho muito legal que foi feito com o samu, tá? O samu que trabalhou com a gente quase que o mês de maio inteiro com palestras sobre primeiros socorros, o que fazer em situações de emergência. Pode passar aqui é um outro trabalho muito legal que a gente leva a cadeira de rodas, a gente coloca é num local de estacionamento próximo a vagas de deficientes e idosos com cartazes, é rapidinho, é só um minuto, volto já e assim as pessoas se conscientizam, né? De que não devem parar nas vagas que são preferenciais. Esse ano a gente realizou isso lá na Oscar Freire, ficamos lá durante a metade do dia e foi um super sucesso. A Globo foi até lá, entrevistou, passou na SPTV, foi muito legal, pronto. Aqui é um trabalho que a gente faz sempre no maio amarelo e na semana da mobilidade, que é uma caminhada com os idosos. Isso a gente leva essas plaquinhas, faixas e convida, tá um grupo de idosos pra fazer essa caminhada pra conscientizar as pessoas do respeito que idoso também é pedestre, né? Então conscientização das pessoas pra o respeito com o idoso. Essa a gente tá falando um pouco e a gente entra em contato com a ilume e pede para iluminar os prédios, né? As obras de arte e na cor amarela durante todo o mês de maio. Aqui a gente teve o quarto simpósio de segurança no trânsito foi realizado em 2 momentos, tá no dia 9 do 5 no sindicato dos portabilistas e no dia 14, no auditório do cetet, também trazendo toda a parte de segurança com palestras. Tá, tivemos palestras aí da B trans, no instituto zero morte e da bramet e tivemos muita a presença de muitas pessoas, porque as palestras foram ótimas. E aqui são as mensagens que são colocadas no pmv durante o maio amarelo. No caso pra quem circula, né? Falando sobre uma conscientização do meio do maio amarelo. É isso? Eu não sei se eu fui muito rápida, se eu fui Clara, mas estou à disposição pra qualquer dúvida, qualquer pergunta, vou deixar no meu...

**1:40:40 Dawton:** Foi ótimo, foi ótimo. Eu não vou abrir para pergunta, vou pedir pra dar sequência nas Apresentações e deixo as perguntas pro final, tá?

**1:40:54 Rosa:** De qualquer forma, eu vou deixar o meu nome e o meu e-mail no chat. Se alguém depois quiser tiver alguma dúvida, pode ligar. Obrigada. Desculpa pessoal, minha primeira apresentação.

**1:41:09 Telma :** Boa tarde, sou a Telma Micheletto, né? Sobre o departamento de estudos de

segurança de modos ativos da gerência de segurança de tráfego...

**1:41:25 Dawton:** Se você falar um pouquinho mais alto, pode ficar melhor, então tá bom, aproxima o microfone e falar um pouquinho mais alto.

**1:41:39 Telma:** Tá vendo minha apresentação? Então nós vamos falar dos programas de segurança viária, eu e a Alexandra, que é do departamento de estudos veiculares, tá, então referente aos estudos de segurança, o objetivo principal é a redução dos sinistros de trânsito, né? E melhorar os deslocamentos dos usuários das vias. Então dentro dessa busca, né, para redução dos acidentes, está no plano de metas e no plano vida segura e também dentro das odss, que são os objetivos de desenvolvimento sustentáveis da agenda 2030 da ONU, os nossos programas, né? Que está sobre a nossa coordenação na meta 39. Então, as áreas calmas e os vias seguras que é implantar 10 projetos de redesenho urbano para promoção de segurança viária e na meta 41 da rota acessível e a rota escolar segura, tá, que são implantar 9 projetos de redesenho urbano com vistas a melhorar a caminhabilidade e a segurança e especial a pessoa com deficiência, os idosos e as crianças, porque eles são os mais vulneráveis, né? É devido as suas características de comportamento cognitivas. Então, um dos programas é a rota acessível, a rota acessível ela vai tratar da melhoria dos caminhos é das pessoas, né, com em especial a pessoa com deficiência visual e os idosos, entre as instituições que atende essas pessoas e os transportes coletivos e os polos de atração, que são hospitais, áreas de lazer. Marques, praças, institutos, né? E a gente fez em 2019, junto com o plano emergencial de calçada, o projeto piloto da rota Clementino. Então foi feita toda a reforma da calçada, né? Nos padrões do decreto da calçada, com aplicação do piso estrudado. É em busca de atender esse primeiro projeto piloto. É, vou fazer uma colocação aqui até antes. Por que que a gente começou a estudar essas rotas acessíveis? Porque observou, que a população, em 25% da população, né, no Brasil, no estado e na cidade, possui algum tipo de deficiência. Agora, com em relação à gravidade, quando você tem um grau alto de dificuldade, você tem na cidade de São Paulo, 810 mil pessoas que tem grau severo e as deficiências. A primeira, né, que tem mais pessoas, é a visual, seguida da motora, depois a intelectual e é intelectual e mental e auditiva, tá. Então esse projeto da acessível da rota Clementino, então buscou trazer essa melhoria do caminhamento das pessoas e foi também colocado como teste as primeiras botoeiras sonoras nos padrões da resolução do Contran. Tá, porque a gente até tinha feito alguns testes há anos atrás, mas dentro dos padrões da Contran, são as primeiras. Seguindo a Vila Clementino, está no programa de metas também a implantação de mais 5 rotas, que serão na Barra Funda, Marechal Deodoro, Ipiranga, a linha azul e a centro. Então aqui tem uma mapinha, né, como a gente começa a fazer isso traçado, então a gente vê as estações do metrô, onde tem os pontos de ônibus, onde aqui tem a fundação dorina no Rio, onde estão os hospitais, aí tem o graac, AACD e faz essa rota buscando atender todo esse deslocamento. Aqui é um pouco do que a gente faz as conversas com as pessoas com deficiências visuais das instituições, então quando a gente implantou as primeiras botoeiras em 5 cruzamentos, os primeiros do trecho da rua Borges Lagoa, a gente levou eles para campo para testar e a gente ajustar o que que fosse necessário, tanto de piso tátil que a gente teve uma parceria grande com a subprefeitura da Vila Mariana como das botoeiras sonoras. E o mapa, né? Que a gente traçou das rotas acessíveis que além dessas do plano de metas da cidade de São Paulo da 2021-2024 e 2024, nós temos demandas constantes e solicitações para que sejam traçadas essas rotas. Então a gente já tem aí é no aguardo de novos projetos, mais de 21 rotas acessíveis. Um outro programa que também trabalha com a mobilidade a pé, né? Com foco na esse é mais foco na criança e nos seus acompanhantes, porque percebeu-se que as crianças, mais de 70% delas vão desacompanhadas para as escolas ou acompanhadas de menores nas regiões mais afastadas das regiões centrais. Então, com o objetivo também de além de reduzir os acidentes, os sinistros de trânsito das crianças menores de 18 anos, crianças e adolescentes, também trabalhar não só dentro da sala de aula, mas elas participarem do projeto, os gestores das escolas participarem dos projetos, os pais. Então nessa rota escolar segura, é feito um grande estudo envolvendo várias áreas que as áreas de pesquisas que vão na escola

conversam com todos lá na escola, com os pais, para a gente depois é na área de segurança, fazer as vistorias, elaborar as propostas, fazer o urbanismo tático, que é essa pintura colorida, para criança participar. Então é uma educação de trânsito vivencial e depois transformar essa sinalização na legislação regulamentada pelo Contran. Então faz todo esse atendimento de uma área, né, que a gente enxerga essa necessidade, onde tem esses acidentes. Então começamos com a rota escolar e segura de Itaquera, onde envolveu 7 escolas, 4000 alunos, né? E trabalhamos todo o trajeto, caso escola caia. Depois foi a roda escolar Jardim Nakamura, né? Na zona sul, no Jardim Ângela, onde foram envolvidas 17 escolas com 10586 alunos, que usamos a mesma metodologia, essa metodologia. Lá tem um boletim técnico no site da CET. É muito interessante e nós temos as próximas previstas no plano de metros da prefeitura, Pari e Park São Rafael. Esses projetos eles já estão em fase final, é porque foram contratadas a empresa responsável para projetos executivos de obras. Então eles já estão na fase final para posterior licitação de implantação. Aí a Secretaria de mobilidade e trânsito que é responsável, vai falar um pouco mais no final, aqui eu tô mostrando um pouquinho do que é feito. Além de dos projetos do urbanismo tático, também é feito envolvimento com a área de educação da CET. Também tem um programa em SP urbanismo que chama território educador, que junta com a rota escolar para abranger mais áreas na cidade de São Paulo, que envolve essas crianças. E o objetivo é sempre estar estimulando essas crianças, né, nos aspectos cognitivos e melhorando o entendimento em relação à educação de trânsito. E os pais também levando isso pra casa, né? E melhorando também a educação de trânsito na família. O outro projeto, o programa de segurança é bastante importante que a gente teve resultados excelentes, é a área calma, onde a gente consolida a velocidade a 30, com aplicação de elementos de moderação de tráfego, é ajustes da semaforica, do tempo do pedestre, dos focos semaforicos, da sinalização horizontal e vertical que são revitalizadas e a gente utiliza muito desses elementos, como travessia elevada, que reduz a velocidade junto a travessia, os avanços nas esquinas, que são aquelas que estreitam a pista, diminui a extensão de travessia do pedestre, as rotatórias, que também é um excelente elemento para reduzir as velocidades e o objetivo aqui é reduzir o número dos atropelamentos. Melhorando sempre o deslocamento a pé e a qualidade do meio ambiente. A qualidade também a sustentabilidade econômica, porque são regiões em que eu tenho forte presença de comércio, de prestação de serviço com grandes terminais de metrô, de ônibus, alta demanda, fluxos de pedestres e ocorrências de sinistros de trânsito, principalmente dos atropelamentos. Então, nós fizemos já implantada, Santana Lapa e Lapa de baixo, São Miguel, ela tá em fase de obras, né? E centro República são as demais no plano de metas de 2021, de 2024. Então aqui é um pouquinho só pra entender essa transformação da área calma. Então um cruzamento, por exemplo, da doutor César com a rua Salete, a gente transforma o local. Priorizando o cabeamento do pedestre, né? A segurança da área, então com a aplicação da rotatória, do passeio verde, melhorando o respeito. Depois a gente faz pesquisas e a gente tem vários relatórios, foi envolvido também umas outras organizações também que fizeram relatórios como IPDP, anarca, WNI, que também auxiliou a gente nessas pesquisas. E também a área de educação de trânsito também tem área de pesquisa e a gente observou que melhorou muito a segurança do pedestre e o respeito dos condutores dos veículos e na área de Santana a gente teve uma redução na fatalidade de 86%, que passou de dava de 7 atropelamentos fatais, 3 anos antes desse da começar a aplicar essas medidas para 1 atropelamento fatal. E nos atropelamentos em geral, 44% reduziu e nos acidentes veiculares com vítimas, 53%. Então, é uma ordem assim da gente ter reduzido uns 43 sinistros de trânsito, além desses fatais. Então é muito importante essa aplicação desses elementos, essas reformas das calçadas. Aí nós temos aqui um pouco da Lapa aqui na Martins Tenório, né. O pessoal atravessando e sem faixas de pedestre, nós implantamos a travessia elevada como uma pessoa que fica visível e também algumas áreas onde era um excesso de vias para os veículos. A gente chegou a fechar e transformar em áreas de convívio social. Agora eu vou passar para minha colega Alexandra, que vai falar sobre as vias seguras e a faixa azul. As áreas calmas, então as próximas, é Centro - República,

centro.

**1:52:59 Alexandra:** Obrigada, se puder ir girando aí pra nós por favor, o slide, tá? Então vamos lá. Vias seguras é continuando a mesma meta que até a Telma tinha citado, as vias seguras consistem no tratamento dos principais corredores de transporte, com índices altos de sinistralidade, né? Isso é definido lá é pela listagem de 2018, a CET ela procurou, as auditorias de segurança dessas vias, que consistem numa inspeção detalhada da via que é feita a pé pelos técnicos, é observou todos os problemas que possam vir a gerar acidentes dessa via, desde pequenos buracos na pista, problemas de calçadas, falta de travessia, tem temporização semaforica, encaminhamentos dos terminais, é pontos de geração de pedestres, de fluxo de pedestres que não haviam sido observados antes. Então é uma inspeção minuciosa que visa gerar um projeto profissional feito aqui dentro de SD, que depois se transformou num projeto básico feito com a área operacional e a gerência de projetos e áreas da companhia. Fechado esse pacote, isso foi encaminhado para a Secretaria estar licitando o projeto executivo e posteriormente a obra desses corredores. Então são eles já implantados, né? Conseguimos implantar, região Pestana, Carlos Caldeira filho e estrada Mboi Mirim, com características mais operacionais naquele momento. Esses agora, os novos, vão ter maiores interferências de obras, né, que são da Dona Belmira Marin,, estrada Itapeperica, Marechal Tito, Raimundo Pereira de Magalhães, Senador Teontonio Vilela, avenida do Estado, Estrada do Imperador. É algumas coisas aqui, como da Raimundo, grande parte do canteiro central, já conseguimos implantar com obras, de outros parceiros, né? Obras do estado e de outros órgãos da prefeitura. Os problemas principais que nós tínhamos lá eram as colisões frontais, então com a construção do canteiro central, já sanamos uma grande parte do problema, mas ainda falta bastante a ser feito, que é o que está sendo licitado, lá na Secretaria, depois eles vão falar do andamento, dessas licitações, pode mudar o próximo, então por favor. O outro projeto aqui que tem uma meta própria, né, meta 83, que é a implantação da faixa azul, chegarmos até 200 km até o final desse ano. O projeto faixa azul ainda é um projeto experimental. Por que que nós dizemos isso, embora a operação de trânsito seja municipalizada, a legislação de trânsito é toda federal, então, no município não se pode fazer nada que não conste no CTB. Então, para que se realizasse o teste da taxa azul, foi elaborado um projeto, um caderno de normas e uma intenção, né, um cadastro de acidentalidade, uma intenção em relação à redução. Isso tudo foi submetido ao órgão federal, que é a senatran Secretaria nacional de trânsito, e recebemos autorizações para implantação desse projeto. A primeira implantação que tá aqui na tela foi a 23 de maio, a avenida 23 de maio, no corredor norte sul como um todo, apenas a avenida 23 de maio, no sentido Santana aeroporto, que ocorreu em 25/01/2022, né? Então por que que esse lugar foi escolhido? Falar rapidamente, pela quantidade de motos, pela importância da criação, né? Pela ocorrência de sinistros e por que por ser o primeiro, tinha poucos acessos, não tinha cruzamento em nível, não tinha pedestres, então foi o primeiro passo, cuidado com o controle de variáveis a serem tratados, né? Em seguida, foi solicitado uma primeira ampliação. Recebemos autorização novamente para avenida dos Bandeirantes, aí com cruzamentos em níveis, mas bastante espaçados e com o volume de pedestres ainda sob controle, né? E aqui nessa pequena foto é um resumo do que é o projeto faixa azul, então é um projeto de organização do espaço. É totalmente educativo porque não tem nenhuma forma de regulamentação. Pode observar que a linha que segrega a faixa azul é uma linha seccionada, é o que indica que ela não é uma faixa exclusiva, então ela pode ser transposta a qualquer momento pelos veículos. E você vê a situação aqui Na imagem da esquerda, é como era antes, né? Numa via onde você tem pouca distância de visibilidade do veículo, para planejar sua ultrapassagem, que as motos estão vindo, elas ficam retidas. De repente, elas formam um bloco e você não consegue passar. E com a faixa azul, o que se obteve foi essa maior distância de visibilidade. Foi colocar o motociclista em evidência, foi dizer para os usuários, olha motociclista, ele está aí. Motociclista, o motorista precisa mudar de faixa. Por favor, conceda sinalizem, né? E de uma certa maneira, conseguir maior tranquilidade e maior respeito entre esses usuários no trânsito da cidade. Próximo, por favor. Bom, fechadas essas 2 primeiras vias, né?

Nós conseguimos uma autorização para segunda ampliação. Vai totalizar 12 avenidas aí, Sumaré, Paulo sexto, Nações Unidas, brigadeiro faria Lima, jacknat e João Vilares, Jacu Pêssego e as que sucedem e Avenida do Estado. Por que que nós precisamos dessas novas vias para o teste? Porque existiam elementos lá na avenida dos Bandeirantes que nós não tínhamos testado ainda.

**1:58:54 Marta:** Por favor, é posso fazer só uma interrupção? É Michele, vou ser bem Franca. A gente falou de fazer uma pauta para apresentação do aquático e falar das denúncias que foram enviadas via e-mail há 15 dias. Sobre o problema com a CET, o Dawton está informando que as denúncias mandadas hoje não tem os representantes. Se não tiver o representante por favor pode avisar, porque eu não tenho tempo para ver as apresentações de coisas que eu não atuo na executiva. Por gentileza.

**1:59:22 Michele:** Marta, desculpa, eu estava agora copiando o E-mail, que eu encaminhei para vocês para aprovação e tive ok de todos da comissão executiva. Eu estava nesse instante passando para vocês e tem um representante da CET e nós iremos cumprir conforme foi combinado, conforme está planejado. Então são as 2 Apresentações combinadas na reunião executiva e após a palavra aberta, que serão conversadas as pautas, sobre as pautas encaminhadas, sobre os pedidos encaminhados pelos conselheiros.

**1:59:51 Marta:** Então, peço que na próxima ordinária faça diferente, passemos primeiro as devolutivas, porque o que mais tempo leva? Porque isso a gente levamos 2 horas e 11 minutos. Quando eu chegar a devolutiva que será muita...

**2:00:06 Dawton:** Marta, Marta, você me desculpa, Marta, eu vou te cortar, sabe porque você está sendo mal educada? Tem uns 2 convidados fazendo as apresentações para nós. Eu não vou aceitar esse tipo de comportamento no nosso CMTT. Eu acho que você não precisaria fazer isso nesse momento, portanto, é o seguinte, nós mandamos a pauta para vocês, essa pauta foi aprovada e ela vai ser seguida conforme foi colocado na pauta. Então eu vou pedir licença para você, vou pedir desculpa para os nossos apresentadores e pedir para ele continuar a apresentação e no final será feito o que foi combinado. Se você não puder participar, muito obrigado, pode sair da reunião e eu te passo depois via e-mail, muito obrigado a todos, pode continuar. Desculpa Telma, peço muito realmente desculpa por essa intervenção, sem necessidade nenhuma. Ela podia me passar isso via e-mail aqui ou pelo pelo WhatsApp, que eu estou tranquilo para poder responder, desculpa.

**2:01:00 Alexandra:** É, vamos, vamos aquele assunto, né? Por favor. Eu estava falando, Ah, sim, eu estava falando da porque da necessidade dessa segunda ampliação desse projeto, porque havia coisas que não havíamos testado ainda, como por exemplo, as conversões, né? Para quem dirige ou já andou de moto, como a Brigadeiro Faria Lima e as Nações Unidas e as suas linhas aqui, elas têm grandes conversões para que se possa ser feito acesso. Dos lugares onde as pessoas desejam ir. Então como é que a faixa azul se comportaria? Qual seria a nossa solução de projeto para esses locais? Então a nossa equipe se debruçou e elaborou uma proposta para as convenções, foi submetida, senatran e obtivemos novamente a autorização, próximo. E aí finalmente a terceira ampliação que tem por objetivo da interligação para as vias que já estavam feitas, né? E iniciar um desenho de rede, porque o desenho de rede nós sabemos que a faixa azul não é uma coisa assim facilmente implantada em qualquer via, mas naquelas que há o espaço e onde se pode fazer, sem prejuízo dos outros modais, ela está sendo feita de maneira se eu não posso ir para uma via, mas eu tenho uma paralela que leva a mesma região, então eu uso essa via e vou fornecendo as conexões para ter uma rede de acesso que possa irrigar toda a cidade, né? Então, com esse grupo final aqui, a gente consegue fechar essa rede mínima, para ter uma ideia se esse projeto funciona ou não? Isso tudo não está sendo avaliado por nós, né? Quem vai dizer se o projeto é bom ou não é a Senatran, a partir dos dados que são fornecidos, trimestralmente para cada uma dessas vias, elaborado um relatório com todos os sinistros anotados, com as medições de volume, medições de velocidade e até com visitas que eles mesmo estão fazendo aqui. Já fizeram visitas técnicas para verificar isso. Então,

por ser documentado, é assinado por nós que temos responsabilidade civil e criminal sobre o que nós assinamos, né? Então é um trabalho que sendo feito com muito cuidado, de uma maneira bastante atenta, é e que é, por favor, o próximo, acho que é o mapa que mostra essa. Aqui ainda é só uma noção do que nós já implantamos, né? Então no primeiro ano, a 5 km e meio da avenida 23 de maio, depois mais a Bandeirantes 17, fechou 22 e meio, em 2023 chegamos a 89. Nós já estamos aqui no roxinho, no mês de junho, implantando em 2024, essa parte dos 33,8 e até dezembro vão chegar em 200 projetos, estão todos prontos, né? Nossa área de projeto já fez todos eles, agora o próximo acho que é o mapa. Isso é a nossa cidade. É gigantesca, né? Então pra gente falar, 200 km, mas olhando no mapa assim, né? É uma quantia pequena, mas que já começa a formar essas conexões ligando vias importantes pra irrigar os bairros, que são os lugares onde as pessoas residem, né? E precisam utilizar pra chegar até a área central, que são os seus locais de trabalho. É então, de uma maneira geral, é isso que eu quero dizer, não quero tomar mais tempo com o senhores. Fico à disposição para pergunta.

**02:04:44 Dawton:** Vamos dar continuidade aí apresentação e depois nós vamos abrir para as perguntas. Só vamos aguardar eles terminarem as Apresentações. Pode dar continuidade. Quem vai falar? Acho que é a Dani. Daniela?

**02:05:18 Daniela:** Oi, bom dia, desculpa aqui, Michele, você vai colocar minha apresentação?

**2:05:27 Michele:** Eu tô procurando calma aí.

**02:05:43 Dawton:** você consegue fazer por aí, Dani, enquanto isso, se você não conseguir, a gente faz por aqui, fica tranquila.

**02:05:47 Daniela:** Eu consigo, então eu vou colocar. Eu achei que vocês iam por aí, eu compartilho por aqui.

**02:05:51 Dawton:** Eu não lembro de ter recebido também. Desculpa, tá?

**02:05:54 Michele:** Eu também não.

**2:05:55 Alexandra:** Está aparecendo para vocês? Se você apertar embaixo lá.

**02:06:09 Dawton:** Ela não abriu tela cheia, não, mas eu estou vendo bem, eu não sei se todos estão vendo bem. Tá bem visível, tá aparecendo os slides do lado daquela tela..

**02:06:21 Daniela:** Pera aí, que para mim a tela ficou preta, ele deve tá carregando alguma coisa.

**2:06:24 Dawton:** Hoje realmente hoje tá muito ruim, tá muito instável a internet, tá indo e voltando o tempo inteiro, tá caindo toda hora.

**02:06:42 Daniela:** Então pra mim ele não tá habilitando aqui. Bom, acho que agora foi, né?

**02:06:46 Dawton:** Ele aqui, ele não veio também, ele só, ele tá na ele continua na mesma tela com os slides do lado, né? Não tá no modo de apresentação.

**2:06:53 Daniela:** Então, para mim, ele já está aparecendo como modo apresentação, eu vou...

**02:07:02 Dawton:** Deve estar dando um delay aí, realmente, deve estar dando um delay. Aconteceu isso na apresentação anterior também, por isso que a Michele estava compartilhando por aqui.

**02:07:10 Michele :** Dani, eu consegui ela aqui, eu posso compartilhar?

**02:07:12 Daniel :** Pode. Então por favor. Bom, bom dia a todos. Eu sou Daniela, eu sou gerente de planejamento e controle operacional da CET. Trabalho aqui na diretoria de operações, superintendência de engenharia. Nós fomos convidados a trazer para vocês é, enfim, de forma aí resumida, vou tentar ser o mais breve possível. As ações que a gente vem implementando do ponto de vista operacional, né, com os nossos agentes, enfim, o corpo técnico operacional, com o objetivo



aí de atuar na redução dos índices de mortes, enfim, na diminuição dos sinistros na cidade. É todos alinhados aí meta 39, né? Do programa de metas. Então da parte operacional a gente tem como iniciativas a implementação de ações dentro de um programa operacional de segurança que eu vou detalhar um pouquinho aí a frente quais vias que foram tratadas. A implementação de programas de renovação de semáforos também, 16 vias. Tudo isso é com base nas vias onde tiveram o maior índice de mortes, né, de sinistros. A implantação de 100 Mini rotatórias. Isso é meta do programa, que é um dispositivo, né? De sinalização, que traz aí uma melhoria na condição de segurança do cruzamento, é a implantação de 2800 novas faixas de pedestre visando aí, enfim, melhorar também essa condição de acessibilidade do pedestre e a implantação ou ampliação de 300 frentes seguras, que são os boxes de espera para motocicleta. É que aumenta aí a segurança é junto aos semáforos, enfim, aos cruzamentos, né? Posicionando-os na frente dos demais veículos. Pode passar para o próximo, por favor. Próximo. Tá então aqui falando um pouco do pós, né? Que é o programa operacional de segurança. É um programa onde a gente recebeu uma lista de vias das de 32 vias, na verdade, que tinham os maiores índices de mortes aí no trânsito. É um trabalho feito em conjunto com a gerência de segurança da CET. É essas 32 vias, elas foram divididas, né? Para que tivesse o tratamento operacional ao longo dos 4 anos do programa de metas. Então a gente está agora no último ano, vamos dizer aí no ano de 2024, com essa relação de vias que a gente iniciou no mês de março, a questão desse acompanhamento operacional que é Inajar de Souza, Vergueiro e Hervan a estrada de Guabirituba, a Morumbi, José Higino Neves Miguel Inácio Curi e 9 de julho então essas são as últimas vias aí do programa desse quadriênio. E que consiste esse programa? É feito um diagnóstico das condições da sinalização daquela via. E as propostas aí de implementação de novos projetos de sinalização viária, ajustes, enfim, projetos visando melhorar as condições de segurança daquela via. É, são ativadas rotas operacionais. Então, com os agentes da CET, é, eles têm um incremento, enfim, dessas rotas e desses pontos internacionais interativos que são. Na verdade, é quando vocês visualizam, o agente é parado, enfim, num ponto, né? Então ele atua ali fazendo orientação de travessia, fiscalização de trânsito, enfim, dando esse ordenamento e trazendo inibindo, na verdade, o desrespeito à sinalização, né? Que acaba sendo um fator aí que traz a ocorrência aí dos acidentes. São implementadas ações com relação à parte semaforizada do aumento de tempo de travessia para os pedestres nessas travessias semaforizadas, isso com base nos manuais aí de sinalização urbana da parte semaforizada, né? E a intensificação da fiscalização de trânsito, a gente elencou, aqui são 20. Na verdade, todos os enquadramentos são feitos, mas tem 25 enquadramentos que a gente pede uma intensificação, na verdade, que são aqueles que a gente enxerga, é como uma infração que pode estar provocando, aí, enfim, é ampliando, né, intensificando a questão de acontecer um acidente. Então se você, Michele, você puder clicar para mim tanto nas 32 vias para gente mostrar quais que a gente já trabalhou e depois nos enquadramentos. Então aqui a gente tem dividido, né? Por ano, em 2021. Marginal Tietê, marginal Pinheiros, Avenida Atlântica, Washington Luís, estrada do campo limpo, avenida São Miguel, estrada da Baronesa e Pires do Rio. Em 2022, esse trabalho foi feito na engenheiro Armando de Arruda Pereira, 23 de maio, ecoturística de Parelheiros, jornalista Roberto Marinho, Cupecê, Itaquera, Coronel Sezefredo Fagundes e Estrada de Taipas. Em 2023 foi na estrada das lágrimas a avenida Comendador Sant'anna, Afonso D' Escragnoille Taunay, a avenida de escola Politécnica, estrada da colônia, avenida Cangaíba, avenida Santa Inês e rua Vieira de Morais. Volta, por favor, Michele ali na setinha, na vermelha, embaixo, Michele. Você viu a setinha embaixo ali? Isso aí, Obrigada. E aí, se você puder entrar nos 25 enquadramentos. Então aí a gente tem é eles discriminados, né? Enquadramentos mais voltados para a questão da segurança do pedestre, para motocicleta, os gerais e os enquadramentos voltados aí para as ciclovias e ciclofaixas. Então esses são os que a gente tem um trabalho aí mais forte, né? Vamos dizer em cima para atingir o objetivo. Pode voltar. Michele também tem uma setinha vermelha em cima. Aí você passa para o próximo, por favor, tá aqui em relação as ações, as nossas ações operacionais, né? Em relação a questão das ciclovias, e ciclofaixas, enfim, a ação aí voltada para os ciclistas, a gente trouxe dados aí de fiscalização do ano passado e o que a gente é tem feito nesse

ano é, em termos aí até quantitativo para mostrar que existe. Esse trabalho mais intensificado. Enfim, a gente coloca isso dentro das equipes, para buscar melhoria, enfim, as condições de segurança. A gente sabe que tem um desrespeito, né, a questão de estacionamento, circulação sobre ciclofaixas, e a gente tem isso como um foco também aí nas atividades operacionais. Então, em 2023, né, foram aí cerca de 4900 autos lavrados, com enquadramentos direcionados aí para questão de ciclovia e ciclofaixa. É. Vocês notam aí que a questão do estacionar sobre ciclovia, ciclofaixa, tem um número aí é elevado, assim como transitar com veículos e ciclovia, ciclofaixa é já em 2024, a gente também está em torno aí de 2700 autos lavrados. É, continuam sendo aqueles 2 enquadramentos os que mais tem aí a questão do desrespeito, que é o do estacionamento e o do trânsito. Ao lado, a gente trouxe algumas imagens para vocês. É do trabalho da operação alinhado com a questão nossa da comunicação, educação e marketing, que são as mensagens, né? Enfim, a gente que são veiculadas é tanto nos PNVS quanto em faixas e banners para questão da conscientização, do respeito a sinalização do respeito ao ciclista é e vice versa. Pode passar para o próximo Michele. Em relação ao programa operacional, a parte operacional, né? Da implementação do programa da faixa azul é do ponto de vista operacional. A gente pra essas vias que estão passando por implementação, assim como outras, mas por conta até da questão da moto aí transitando numa faixa, é aí mais dedicada, é feito um levantamento das condições do pavimento, é assim como a gente também faz para ciclovia, ciclofaixas são encaminhados aí, para secretaria de subprefeituras, né? Para tá atuando na correção e inibindo aí, né, a ocorrência de quedas, enfim, também são feitos dentro desse programa é feito implantação da parte de comunicação e educativa de faixa de vinil, banner, painéis de mensagem variável colocando mensagens aí, educativas, né? Tanto pro automóvel quanto pro motociclista. É quando da implementação de uma nova faixa azul. A gente traz a operação mais intensificada para que ela via ativando os agentes, né? Nos pós, que a gente chama, que são os pontos operacionais para estar fazendo a fiscalização, orientação ao pedestre, porque às vezes o trânsito pode estar congestionado e a faixa azul ela está fluindo, né? E o pedestre ali, um pouco desatento, acabar, enfim, atravessando. É numa condição ali de desatenção. Então o agente ele tem esse papel também de nessas implementações está fazendo essa orientação e esse alerta. E as rotas que a gente ativa é com os agentes em motocicletas também nessas vias para estarem percorrendo de modo a meio que ordenar, né? Inibir a questão da prática do excesso de velocidade pelas motos. Então eles vão meio que ali tentando é ordenar os demais. Para a gente ter êxito no projeto, assim como tem sido, passa para o próximo, Michele. E aí, por fim, né? Dentro das iniciativas do programa de meta que eu falei no começo em relação às implementações dos box de espera, aqui a frente segura a gente tem implantado até maio de 2024, já 808 box. A nossa meta era 300, então a gente conseguiu concluir aí com êxito a questão das mini rotatórias, que a gente já implantou 113 e as novas faixas de pedestres, que acho que é um número fantástico aí que foi atingido, que a gente já chegou em 8116 dentro do programa, fechando aí, a gente até colocou, é a questão aí da meta, que foi cumprida. E aqui eu encerro a minha apresentação. Agradeço, estou à disposição.

**02:19:01 Dawton** - Muito obrigado, Telma, Alexandra e Daniela. A apresentação foi ótima. É muito bom. Temos aqui 3 pessoas inscritas para fazer as perguntas. Vou passar a palavra para o Marco Antônio.

**02:19:24 Marco Antônio:** Oi, bom dia, vou ser breve e não espero resposta para minha pergunta. O que eu espero é mudança de conduta para as próximas pautas. Eu entendo que o objetivo aqui desse comitê é discutir necessidades e problemas da cidade. É louvável ver aqui as explicações do que a prefeitura, do que a CET vem fazendo. Agora eu entendo que obrigação dos conselheiros já conhecer de tudo isso. Ou seja, a gente tá perdendo tempo aqui valiosíssimo vendo as explicações do que a prefeitura fez. Ou o que eventualmente tem feito, o que a CET fez, o que o evento também tem fazendo sem até entender a eficácia dessas implementações? Ou seja, a gente não está vendo números de resultado. Então, resumidamente, eu quero dizer o seguinte, eu espero sinceramente que para as próximas reuniões. Não espero justificativa aqui como resposta, viu

Dawton? Eu espero só como um todo, principalmente os conselheiros, que as pautas sejam voltadas pra gente discutir necessidades e problemas, pra gente olhar pra frente. Se eventualmente alguma coisa que a prefeitura e a CET vinha fazendo não está sendo suficiente, venha trago aqui como crítica e a gente aqui debata saída, soluções, medidas de alternativa para buscar resultado. É esse que eu entendo como propósito dos conselheiros. Acho louvável vir aqui para entender, aprender, mas eu não quero vir aqui para aprender, eu quero vir aqui para falar, ensinar. Eventualmente, se eu puder contribuir com alguma coisa e discutir, debater problemas e soluções. Obrigado a todos.

**2:21:21 Dawton:** Ana Paula, Ah, desculpa Idernani, desculpa, eu pulei mesmo.

**02:21:39 Idernani:** Olá, é bom dia, Michele, bom dia, Dawton, estou fazendo uma pequena correção ao rapaz que falou, o conselho ele é consultivo, então é de extrema importância tudo o que está sendo trazido, é lógico que também ouvir o conselheiro, né? Sobre as demandas que podem ser críticas, é essencial. Mas a finalidade do conselho também é trazer ali a consulta daquilo que foi feito, daquilo que vem se fazer e daquilo que é projetado. Tá bom? Então só também aí a minha pergunta seria para Alexandra, sobre a faixa azul. Alexandra, o que eu queria saber é o seguinte, tem um espaço aberto para a população, fazer uma consulta ou deixar a sua opinião sobre aonde será implantada, população né civil, ela dá tua opinião. Aonde pode ser implantada a faixa azul? Se aberta o estudo pra essa população, porque foi implantada a faixa azul em determinado local ou não? Eu falo isso porque seria muito bom pra prefeitura abrir esse espaço ou se já tem, poder né, ser divulgado para população em geral, porque há muito interesse da população. Eu sou também motociclista né, apesar que também que o meu forte é o transporte por aplicativo, mas há um interesse muito que eu vejo da população querer participar e não sabe onde participar. Obrigado a todos.

**02:23:15 Alexandra:** Obrigada pela sua pergunta, eu acho que futuramente sim. O pessoal tá planejando deixar uma página com todas as informações, mas por enquanto, através de uma solicitação da própria CET os seus canais normais, né? E-mail ou 156, você pode solicitar inclusive todos os relatórios que foram enviados ao Senatran, né? É pode fazer sugestões de locais, esses locais serão incluídos nos estudos para ver se tem viabilidade. Chega para mim aqui, inclusive eu respondo para as pessoas e disponibiliza os relatórios. É, então eles são acessíveis hoje através de pedido, mas realmente é uma ideia muito positiva que a gente tenha isso num lugar só para acesso direto, até porque diminuiria a carga de trabalho aqui do grupo, né? Que a cada pergunta tem que disponibilizar transformar em PDF e tal. Se já tivesse um lugar para acessar... Eu vou levar isso para frente pra ver se a gente consegue agilizar a criação dessa parte. Mas enquanto isso não é feito, você tem total acesso, tanto pra sugestão é através dos canais normais da CET, tá bom.

**02:24:32 Dawton :** Ana Paula.

**02:24:34 Ana Paula:** Oi, é bom dia, é? Eu senti falta de segurança no transporte público. Eu não sei se eu perdi gente, se eu não prestei atenção em algum momento. Eu não vi nenhuma ação do maio amarelo, segurança no trânsito, para o transporte público, o ônibus. Digo isso porque 2 vezes eu já vi pessoas caindo no ônibus por causa de uma freada, brusca alguma coisa, uma manobra do motorista um pouco mais que talvez. Eu não lembro qual foi a situação que o motorista freou e a pessoa caiu, né? Não aconteceu nada, tudo certo. Ela falou que não precisava parar em nenhum lugar que não precisava, que podia seguir a viagem, mas eu fiquei surpresa porque foram 2 vezes, já que isso ocorreu num curto espaço de tempo. E aí eu fico pensando se não é necessário fazer uma campanha, seja de conscientização das pessoas que estão no transporte público, de permanecerem sentadas de aí só levantar quando dá, né, gente? Porque se o ônibus está muito cheio também, a escala de uma queda pode ser maior, né? E pode ser uma coisa grave. Uma coisa que realmente é tenha um acidente grave no ônibus devido a essas coisas que ocorrem no trânsito de São Paulo. E outra é, e aí eu acho, eu acho que fica também a questão, cinto de segurança no transporte coletivo, acho que poderia ser uma ação do maio amarelo, o maio da segurança. E é, acho que era isso. E

talvez, Ah, os motoristas acho que passam por treinamentos, né? Por reciclagem de como é andar de uma maneira, pensando em quem tá dentro, né? Que parece que eles estão levando saco de batata às vezes, porque a gente se sente um pouco, né? É que o motorista, não está tendo aquele cuidado com o passageiro que ele tá levando aí. Eu queria saber se também no maio amarelo temos ações para trazer aos motoristas dos transportes coletivos uma direção mais amigável para os passageiros e passageiras. Ah e também tem os senhores, a gente fala, senhores, sentem, e eles não querem sentar os senhorzinhos. Aí eu falo, gente, esse senhorzinho vai cair e aí a viagem vai atrasar, mas eles não querem, eles são teimosos, alguns senhores são teimosos, então acho que é alguma coisa de conscientização também dos passageiros pra fazer com que todos cheguemos aos nossos destinos sem grandes percalços e todos seguros, é isso.

**2:27:37 Dawton:** Muito obrigado, Ana. Até foi muito bom você ter feito essa pergunta, porque existe aí um trabalho também da SP trans pro maio amarelo e nós tivemos não trazendo aqui que IA ficar realmente uma pauta única, só de maio amarelo. Então, se for, se o se todos os conselheiros concordarem posteriormente, a gente pode sentar na nossa reunião executiva lá, verificar se querem no transporte coletivo. Nós traremos aí com toda certeza. Tiveram várias ações, realmente tiveram várias ações. Existe uma apresentação do maio amarelo pela SP trans, então fica aqui a colocação e depois a gente vê como é que vai, se vocês quiserem a apresentação, a gente traz, não tem problema nenhum, a gente trazer essas ações do maio amarelo com relação a tudo isso, todos esses pontos que você que você colocou aqui, eu acho realmente muito importante. Seria muito bom a gente poder estar trazendo esse exercício de cidadania, né, que é esse o objetivo do maio amarelo, mais a questão da segurança.

**2:28:37 Michele:** Dawton e não só o maio amarelo como a SP trans tem treinamentos regulares ao longo de todo ano, tanto para os condutores, para todos os envolvidos.

**02:28:51 Dawton :** Eu vou passar a palavra para o George.

**02:29:02 George:** Bom, bom dia pessoal. É espero que vocês estejam me ouvindo. Bom, vamos lá, é que eu tô fora aqui, tô em trânsito, né, como de acordo com o que é CMTT, vamos lá, a gente ouviu as apresentações, foram várias, né? Acabou sendo um pouco longo relação à educação de trânsito, em relação às ações, aí de por exemplo, programas, pilotos ou faixa azul, uma coisa que não foi dita e isso é muito importante agora a gente como conselheiro lembrar, qual foi o resultado de tudo isso? Qual foi o resultado, né? Seja o que vocês estejam fazendo, é muito bonito. Mas é claro que os números dizem que é pouco. O que o resultado de tudo isso é que nós estamos batendo recorde de mortes no trânsito de São Paulo. Está tendo um aumento ano após ano, 2021 mais do que 2020, 2022 mais que 2021, 2023 batendo quase 1000 mortes. No info siga deu 987 e nesse ano, 2024, mais ainda. Nós estamos já com uma curva ascendente. Se nada for feito, nós vamos finalmente ultrapassar as 1000 mortes. Ou seja, uma gestão, a gestão do prefeito Ricardo Nunes vai pegarem um índice de mais ou menos 740 mortes e vai entregar mais de 1000. Isto é inaceitável. E isso, obviamente, diz que tudo isso que está sendo feito é muito pouco, ou é pouco ou é errado, tá? Tá, é. Ou seja, as ações de marketing são muito bonitas no mar e o amarelo. Mas não adianta, por exemplo, eu chegar e chegar numa escolinha, mostrar um fantoche falando que o pedestre tem que obedecer o sinal verde, se a prefeitura coloca um sinal verde por 5 segundos e 5 minutos pros carros passarem, né? Hoje, a condução semaforica de São Paulo trata o pedestre como palhaço, né? Isso é o que acontece e eu sei que isso não vai mudar porque a prioridade é a fluidez dos veículos automotores particulares. Sempre foi. Isso não vai mudar, isso é acontece há muitos anos, isso não vai mudar. A gente sabe que as ações aí de zonas calmas são muito legais, mas elas são obviamente fora de escala para uma cidade da maior cidade da América do hemisfério sul, né? 10 milhões de pessoas e fazer uma área calma, duas, três, quando a gente tem que fazer 100, 150 é muito pouco, né? Eu vejo um maio amarelo de Niterói, que tem 500 mil habitantes. Eu vejo lá o maio amarelo tem mais ações do que São Paulo, com 12 milhões. Ou seja, é pouco. Sobre a gente ver experiências

como essa faixa azul que virou o grande, a grande prioridade, né, de marketing da prefeitura. É, a gente vê os relatórios e até hoje a gente não tem uma experiência, ou seja, apostou-se tudo numa experiência e que na verdade é uma experiência, se fosse de fato uma experiência científica, já tinha tomado bomba, porque ela nasceu com o resultado pronto. Ela nasceu com resultados de que ela é eficiente, per se. Então a partir de 1 mês já foi comemorada, ela continua sendo expandida e expandida e até hoje a gente não tem uma série histórica. Eu vou e entro no infosiga e olho os acidentes da 23 de maio, em 2022 e 2023 são maiores do que antes da faixa azul. Então é e a gente vê os relatórios, fala, olha, os dados são dados coletados, dados primários, dados ainda é ainda de operacionais que não foram consolidados, então já passou 2 anos. A gente não tem série histórica. Então, e o que mais acontece é no restante da cidade, o que mais se morre agora é motociclista, ou seja, está vendo um óbito de motociclistas em ascensão e é engraçado que quanto mais faixa azul se inaugura, se inaugura, se inaugura é mais motociclistas tem morrido na cidade. É uma coisa absurda o que tá acontecendo em relação a morte de motociclistas, que sempre foi menos do que pedestre, é agora é mais, então os dados tem feito, tá? O que eu quero saber, na verdade, a minha conclusão é porque é a gente precisa tudo isso, ter dados, e a gente tem basicamente o congelamento da divulgação do relatório anual de sinistro de trânsito que sumiu? Ninguém sabe, parou em 2021, foi feito em algum momento de 2021, divulgado só 6 meses depois e a partir daí. Ninguém sabe mais porque esse apagamento, esse silenciamento, esse apagão de dados que a gente tem, que se é buscar dados estaduais do infosiga e a gente fala que a gente ouve que tem problema disso, problema daquilo. Mas como que se se existem problemas sérios para consolidação desses dados? Porque a gente conduz experiências, experiências, experiências, se a gente não tem nem sequer como consolidar esses dados? O que está acontecendo na cidade é gravíssimo em relação a segurança viária e o que tá sendo feito. Tudo isso que foi apresentado é pouco e na minha opinião, é errado porque não está produzindo resultados. Tem que ser mudado, é isso. Muito obrigado.

**02:34:07 Dawton:** Muito obrigado George, pelas suas colocações. Eu vou, eu vou deixar concluir aqui as perguntas e depois a gente faz todas as respostas de uma de uma vez só.

**2:34:30 Alexandra:** Bom, primeiro é o seguinte, o dado de trânsito nunca foi municipal, o dado de trânsito é estadual. Quem faz o levantamento são as polícias, polícia civil, polícia militar. Acontece que historicamente não havia nenhuma preocupação das polícias de fazer um apanhado desses dados de trânsito para divulgação pública. Então a CET ia lá quando eu entrei na companhia, 30 anos atrás, coletava delegacia por delegacia fazia tudo manualmente, 150 pessoas, um negócio maluco. Foi melhorando, foi melhorando, foi melhorando. O infosiga, o estado resolveu começar a divulgar os dados a partir de 2015. A responsabilidade dos dados é do estado. A prefeitura usava esses dados para nortear suas ações, coletava, fazia o relatório e não dava um momento falou, poxa vida, temos um relatório tão bom, por que não deixar o alcance das pessoas para elas terem esse isso usarem trabalhos acadêmicos e reportagens? Então a CET passou a dividir o seu tratamento. É pegar aquele relatório, fazer gráfico, fazer um Monte de coisa. Agora, a responsabilidade dos dados sempre foi estadual. O infosiga passou a divulgar e, ao mesmo tempo, em 2021, nós passamos, com a mudança dos sistemas de computação da Secretaria de segurança pública, que nos fornecia esse material. Nós passamos a receber esse material com problemas. Primeiro, houve uma redução do número de cerca de 3000 BOS por mês, nós passamos a receber 1000. Aí fizemos reuniões, conversamos, imploramos, pedimos esses boletins, passaram a ver todos com o mesmo endereço. Nós botamos a equipe para ler boletim por boletim, 3000 por mês, para, no histórico, conseguir identificar uma pista de onde havia acontecido. Esse trabalho se tornou insano. Nós cessamos, fizemos um convênio com infosiga, infosiga, por favor, forneça para nós os dados para que a gente possa continuar fazendo o tratamento. Só que não é uma mágica, o banco de dados do infosiga, que também passou por uma modificação, eles inauguraram agora a nova máscara, né? A nova carinha do infosiga pra pesquisa. Esse banco aqui é uma configuração de 6 tabelas e nós temos um banco de dados de recepção aqui que tem um número menor. Então a equipe da informática da CET, que é gigantesca, né?

Gigantesca. Você imagina, deve ter 4 ou 5 pessoas empenhadíssimas lá em tentar pegar esse banco de dados, essa massa e transformar para dentro do nosso sistema para que? Para que a gente possa continuar fazendo um tratamento de gráficos, de comentário. Agora não tem apagão nenhum, o dado está lá, o dado infosiga está lá, está sendo divulgado, ele está à disposição de todos e é deles que nós vamos pegar agora, porque a Secretaria de segurança pública não nos fornece mais o formato que acontecia antes. Isso é A Pura Verdade. Isso eu falo para quem precisar, você vai me levar para frente do juiz? Eu vou lá e explico para ele, é o que está acontecendo. Nós estamos empenhadíssimos aqui em conseguir os dados. O dado que está sendo usado pela faixa azul. Nós temos nossos agentes que anotam atende, nós anotamos tudo. Eu leio baque por baque, baque é o boletim de atividades de campo dos funcionários. Eu leio baque por baque para fazer esses relatórios pessoalmente, para ter certeza que tudo que a nossa operação pegou está lá. Agora o nosso agente atende e coloca essa pessoa numa ambulância junto com o bombeiro que está lá, ela vai embora. Eu só vou ter essa informação da morte depois que o infosiga publicar. Então nós estamos revendo os dados possíveis de mortes para que conste o relatório, as mortes ocorridas. Agora o pessoal vai lá, levanta 23 de maio, 4 acidentes fatais na pista que não tem faixa azul e diz que foi na faixa azul. Isso é má fé, está escrito lá. O próprio bombeiro que fez o atendimento colocou o sentido do acidente. Eu, mais do que ninguém, tem interesse em saber se o acidente foi ou não foi para poder corrigir. Quando a gente fez a experiência da faixa que não deu certo, eu fiz o relatório dizendo que não deu certo, estava lá todos os dados, porque que não deu certo. E assim é com a faixa azul. Agora, como engenheiros, como técnicos, estamos percebendo sim o benefício da organização do espaço da faixa azul. E não somos só nós. Isso está sendo verificado pelo órgão federal, né? Não somos nós que damos autorização, é o órgão federal. E esse trabalho está sendo feito com muita seriedade. Se alguns alardeiam A ou B, ou fazem festa, aí é uma outra questão, tecnicamente, a CET tem tratado com muita seriedade desse trabalho, é obrigado.

**02:38:39 George** - Só uma pergunta, então aquele relatório anual de sinistros e tal, ele não vai ser mais feito, ele tá, ele vai ser foi congelado ou ele vai retornar em algum momento?

**02:38:47 Alexandra:** Não, ele vai retornar assim que esse assunto da compatibilidade dos bancos for resolvido, porque uma coisa é você sentar na frente do infosiga e procurar uma via. Eu preciso de um sistema que permite organizar todas as vias da cidade, que era o SAT que eu tinha aqui, que ele era alimentado no formato, ele ia para esse banco e eu conseguia lá organizar vias com mais acidentes, vias com mais acidente noturno, eu tinha. Como correlacionar essas variáveis desse banco de dados e dar aquele resultado certo. No momento eu não estou conseguindo fazer a leitura desse banco no formato que nos foi passado. A equipe do infosiga trabalhando com a nossa equipe para criar essa interface, de maneira a gente voltar a fazer isso. O que eu estou fazendo agora? Estamos elaborando os relatórios, pelo menos com os dados fatais, que são poucos, eu consigo fazer uma leitura, é boletim por boletim, para ver, por exemplo, o local, porque a cidade de São Paulo organiza por código de Logradouro. Então, se você escrever, vou dar um exemplo rápido, vou usar a 23 de maio. Se você entrar lá na página do infosiga, você vai perceber isso. Vai ter lá rua 23 de maio, avenida 23 de maio, rua 23 com o número, rua 23 por extenso, é avenida 23, viela 23, Alameda 23. Quando você é faz a busca de uma via, você faz todo, varre todas as variáveis. Mas eu não posso, eu preciso de um sistema que organize todas as vias da cidade. Que podem estar com esse erro de leitura e tragam para esse carilog. Você entendeu? Então a primeira coisa que eu quis fazer é encontrar todas as 7999, as maneiras que vem a avenida Santo Amaro e trazer para o número tal. Isso feito quando eu consegui organizar, nós acreditamos que a partir do segundo semestre de 2024 vai normalizar o nosso estudo sobre os acidentes. Agora, dizer que é apagão, que não tem dado, não é verdade o responsável pelo dado, que é o governo do estado que está divulgando. Então o dado está lá, diferente dos anos 2000, em que não havia essa leitura do governo do estado, né? E aí sim, realmente foi, é, parou os relatórios, a gente não tinha aqui na CET e eu tenho vergonha desses anos até hoje, tá? É uma coisa que um dia eu gostaria de ter tempo na equipe, sentar, parar e pegar 2000,

2001, 2002, 2003, 2004 e botar isso na nossa série histórica. Então, naquele momento o infosiga não fazia publicação de dados, era a CET que fazia. Hoje não. Hoje é um estado, é parceiro também aí, grande parceiro, nesse intuito de reduzir acidentes no estado todo, fez esse convênio conosco e em troca, o que que a gente vai dar para eles? A nossa expertise para consolidar os dados, né? Porque mesmo os dados fatais deles, tem muita coisa que a gente tá pegando aqui e vendo que tem pequenos erros. Então a gente manda de volta, corrige, e nessa parceria a gente vai ter um dado de melhor qualidade para pelo menos para os dados referentes a cidade de São Paulo e o estado divulga. Não sei se deu para entender.

**02:41:49 Dawton :** Ficou claro, foi bom, foi muito bom você ter falado, viu? Alexandra, é isso mesmo. Até eu tinha algumas dúvidas com relação a isso. Para mim ficou muito claro o que que está ocorrendo e esse esclarecimento. Que pena que ele não está sendo mais divulgado nesse formato que você falou aí foi bem, foi bem legal mesmo, precisava ser divulgado mesmo, porque senão o George termina tendo razão mesmo, falou, pô, mas parou de fazer que tem os dados, não tem? Eu não consigo mais verificar não, na verdade nós conseguimos através do infosiga consegue sim verificar, mas não com a mesma profundidade que se via antes, porque os bancos não estão, não estão conversando, mas tudo bem, eu vou passar aqui a palavra para o Silvio.

**2:42:34 Silvio:** Bom dia, primeiramente eu queria fazer da minhas palavras as palavras do Marco Antônio, tá? Eu concordo com ele 100% em tudo que ele falou. Segundo referente ao info iga, nós da mídia em si, nós trabalhamos com a infosiga e nós sabemos que eles são do governo do estado em si. E só esse primeiro semestre nosso, nós tivemos um aumento de 11,9% de acidentes e de nesses acidentes 204 mortes. É um aumento muito grande. Então, de certa forma, eu discordo com o que a senhora Alexandra posicionou agora referente a CET. Tá, era só isso que eu queria falar. E Michele, essa reunião, ela tá sendo gravada e depois ela vai ser passada, né? Tá bom, muito obrigado.

**02:43:37 Michele:** Sim, Silvio. Toda gravação é publicada, é colocada no site oficial, no site da prefeitura.

**02:43:44 Silvio:** Tá bom, muito obrigado.

**02:43:47 Dawton:** Bom dia, Sandra.

**2:43:50 Sandra:** Bom dia, vocês se ouvem bem? É que home Office tem a máquina de lavar roupa do lado, entendeu? Daqui a pouco ela para. Eu, eu fiquei por último e pros meus amigos novos aqui, que são novos conselheiros. É, eu fiquei em 2 gestões, eu sou uma pessoa com deficiência, meu nome é Sandra Ramalho e eu estou aqui como convidada e eu queria falar um negócio aqui no CMTT, que foi aquele acidente que teve com aquela mãe e a criança na cadeira de roda no ônibus, né? Não tem a ver muito com a pauta que hoje é CET e tal. Mas é, eu queria alertar, queria chamar atenção da SP trans, porque nós já pedimos, já foi no Ministério público. Nós já temos normalização da CPA, comissão permanente de Acessibilidade, que todos os veículos fossem de piso baixo, todos os veículos. Ah, mas é impossível por causa da via. Não tem problema. A via está aqui, a via é CET, a CET arruma a via e a via então vai transportar os ônibus de piso baixo. Vocês têm a faca e o queijo na mão. Não podemos aceitar mais esse tipo de acidente, isso é um absurdo, como falou o nosso colega aqui, a maior cidade do hemisfério sul. E ainda tem pessoas com deficiência caindo de ônibus, isso é um absurdo. Então eu vim aqui pedir espaço, falei com a Michele, posso falar? Eu sei que não é da pauta, é, eu quis ser a última justamente por causa disso, pra não atrapalhar o mandamento da reunião, mas por favor, SP trans, se vocês puderem pedir, na executiva, a executiva, se puderem pedir pra próxima reunião colocar a pauta da SP trans, por que que ainda não implantou todo o piso baixo nos ônibus? Eu agora eu gostaria de ver essa pauta na próxima reunião. Muito obrigada.

**02:46:35 Dawton:** Muito obrigado, Sandra. Vamos passar e vamos convidar a SP trans para poder atender aí o seu pedido e depois a gente dá uma resposta dos nossos convites. Aí espero que eles dê que eles nos atendam aí nessa solicitação, bom é, são quase meio-dia, né? Nós temos aí mais 2

da nossa pauta, nós temos mais 2 assuntos, né? É, eu vi que a Marta estava realmente bastante chateada porque queria entrar nas reuniões, as pautas ficaram muito longas aí nessas 2 pautas anteriores. Eu vou passar a palavra, acho que a palavra aberta agora. Como que vai funcionar isso, Michele, essa palavra aberta.

**02:47:27 Michele:** Ana Carol que vai fazer apresentação. Todos os conselheiros encaminharam demandas. As demandas foram todas colocadas em processo CEI encaminhados para CET.

**02:47:56 Dawton:** Eu queria passar a palavra pra Ana e depois a gente abre pra para as perguntas. Aí é bom dia, Ana, muito obrigado. Desculpe aí pela demora.

**02:47:57 Ana:** Não imagina é sempre bom ouvir também as ações que tem sido realizadas. Bom dia a todos, bom dia Dawton, Michele, parabéns pelas Apresentações que foram feitas. A Luciana não está mais aqui na reunião, mas foi uma belíssima explanação sobre o aquático, funcionamento dele, uma grande novidade para nossa cidade. Alexandra, Telma, Daniela e Rosa, parabéns, e a rosa, né?

**02:48:24 Dawton:** E a rosa, eu preciso agradecer a rosa também.

**02:48:26 Ana:** Obrigada pela apresentação de vocês aqui sobre segurança, é um assunto que também não se esgota, aí boas ações tem que ser repetidas e replicadas por toda a cidade, um entusiasmo, um entusiasmo de todas as ações de segurança viária, passando agora a palavra aberta para quem não participou que não está no conselho executivo, fazer só um breve, uma breve síntese do que a gente tratou para trazer para essa reunião. Então, na reunião foi colocado pelos conselheiros, especialmente pelos novos conselheiros. É uma série de questões foi levantado que e eles têm recebido da sociedade, das pessoas com quem eles têm contato, que eles representam aqui no conselho, uma série de demandas envolvendo a CET. Algumas dessas demandas, pelo que tinha sido, de que teriam sido enviadas a CET, ainda não teriam recebido nenhuma resposta. E existia alguma inquietude por parte deles em relação a isso. O que ficou acertado que meu papel seria receber essas demandas encaminhadas para a Secretaria, principalmente CMPD e enviadas para a CET. Quando o nosso, isso aqui, nós verificamos que a maioria dessas demandas não tinham não eram de conhecimento da CET, porque elas não tinham sido formalmente encaminhadas. Foi nesse momento que eu entrei em contato com a Michele e com o Dawton. Olha, a gente tem uma situação aqui que é o seguinte, essas demandas não foram formalmente recebidas pela CET, nós não temos um processo formal caminhando para que a área técnica possa avaliar. Diante disso, a Michele se prontificou a abrir processos SEIs individuais para cada uma dessas demandas. Esses processos foram formalizados pela SMT encaminhados para a CET. Conforme eles são recebidos aqui na CET, eles são enviados para as áreas técnicas competentes para que cada uma possa fazer a vistoria no local, entender o que está acontecendo e avaliar aquela solicitação para dar uma resposta. Como a maioria esmagadora delas ainda não estava em andamento aqui, elas estão encaminhadas para as áreas que estão fazendo suas avaliações. A gente tem também outras demandas que vem pelos canais formais de recebimento de atendimento à população, por exemplo, 156, live, que também estão em avaliações. A gente tem que ter sempre o cuidado de receber isso, mas a gente não pode fazer um de uma maneira que cria uma situação de desigualdade com aquelas pessoas que fizeram essas solicitações e estão aguardando uma avaliação. Então, isso aqui entra junto numa ordem cronológica de urgência de avaliações. Feita essa consideração, todas as demandas que o conselho enviou por meio da Marta e da Michele foram recebidas aqui, foram formalizadas em processo de SEI. Em relação a demanda do Renan sobre uma travessia de pedestres na avenida Moema. Renan, sua solicitação entrou via portal 156. Foi aberto um processo interno, a área técnica foi ao local, fez uma vistoria, avaliou a necessidade de emitir repintura das faixas, como você colocou na sua solicitação. Esse processo está, esse projeto está em elaboração pela área técnica. Assim que for concluído o projeto, ele vai ser encaminhado para a área da nossa diretora de sinalização, que é responsável pela execução do projeto e aí entra no cronograma da sinalização para efetuar a repintura da taxa de pedestre. Em relação às demais solicitações então que foram recebidas pela



SMT na semana passada elas foram enviadas aqui para a CET, estão todas sendo encaminhadas para as áreas que vão fazer essas avaliações e assim que a gente tiver resposta, vocês vão receber esse retorno aqui como conselheira, fico à disposição a de vocês, caso haja alguma dúvida nessa questão dos procedimentos internos, para que a gente possa tratar disso de forma sempre transparente. Quero deixar claro aqui que a CET está aberta a receber as solicitações de vocês, a fazer as avaliações, justificar aquelas que eventualmente não possam ser atendidas ou atender aquelas que realmente fazem sentido. E era isso que eu tinha para trazer para vocês aqui.

**02:53:16 Dawton:** Acho que você tem, não está aparecendo para mim aqui nos nomes.

**02:53:24 Michele:** Vamos lá. Quem pediu a palavra, o Marco Antônio e na sequência o Silvio.

**2:53:31 Marco Antonio:** Oi, bom dia, Ana. Eu queria aproveitar a sua presença e esse assunto para esclarecer uma questão que há muito tempo já me incomoda. Quando a gente abre uma solicitação lá no portal 156, as respostas da CET, elas são sempre dentro de uma mesma padronização. Exatamente como você falou, foi em campo, avaliou a necessidade, elaborou o projeto, fez o projeto, encaminhou para implementação, vai para um cronograma de implantação aí isso lá para o para o cidadão, né, para o para o morador da cidade, para o demandante, recebe lá no portal 156 solicitação atendida, mas não atendeu. A gente vai até campo, aquela demanda, por exemplo, essa, como você ilustrou, repintura de uma faixa de pedestre, poxa, é o solicitante ele não tem uma data de quando aquilo vai ser realmente pintado. E mais do que isso, a gente não sabe nem se a CET tem uma priorização ou uma meta, como é que exatamente isso funciona? O fato que a repintura que devia ser, que o usuário nem precisaria ter que solicitar. A gente tá entende aqui que a população faz um auxílio a fiscalização da CET, porque é uma obrigação do município sinalizar as vias e manter sinalizadas para liberar para o tráfego. E fica aquela situação, a faixa não foi ser pintada, no sistema, no portal 156 a solicitação tá atendida, mas não sabe quando realmente vai pintar. Aí eu fico, eu fico aquela dúvida, né? Porque pela lei obriga a pintar de imediato fica aquela dúvida, e se acontece um acidente e se alguém é atropelado nesse local, como é que fica? Nós vamos esperar isso acontecer. Então como é que fica essa transparência da CET com relação a esse aspecto? Ou seja, tudo tá atendido, você vai lá no portal todas as e eu faço várias demandas, todas as minhas demandas são atendidas. Mas é impossível saber quando realmente vai ser atendido e eu não vou ficar correndo atrás. Todas as demanda que eu abro para ver, pô, será que trocou aquela placa? Será que pintou mesmo? Será que fez tal coisa? Não se sabe. Tendo eu que se traçar uma análise de dados em cima do que está na base, a CET tem uma, tem uma eficiência maravilhosa, está tudo atendido.

**02:56:22 Dawton:** Posso falar? Você quer responder? Pode responder depois eu falo.

**02:56:29 Ana:** Não fica à vontade, pode, pode falar, se quiser também colocar todas as perguntas.

**02:56:33 Marco Antonio:** E eu direcionei pra Ana a pergunta. Eu gostaria que ela respondesse, se possível, se o Dawton quiser complementar depois.

**2:56:42 Ana:** Bom, então vou responder aqui ao Marco. Marco é o seguinte, as demandas elas são consideradas atendidas, no 156, elas são respondidas e aqui dentro, depois que os projetos eles são desenvolvidos, eles vão para um novo cronograma de implantação. Os projetos desenvolvidos, eles são encaminhados para implantação. Existem alguns critérios de implantação, existem cronologias inteligências e isso vai sendo avaliado, pela diretoria de sinalização. Fico até aqui com a possibilidade, dentro do que você até falou, de proposições por mais a gente pode trazer aqui uma apresentação sobre como funcionam. Esse sistema todo de implantação da sinalização numa próxima reunião. Agora existem diversos pedidos, diversas solicitações, elas são encaminhadas, isso é implantado, não é exatamente de imediato. Tem um cronograma que tem que ser respeitado, do mesmo dia que as solicitações entram e elas tem uma ordem de avaliação, existe também uma ordem de execução disso, mas ninguém deixa de ser transparente. Se você tiver alguma dúvida, você pode perguntar especificamente sobre algum projeto. Como está a implantação "disso". A gente

verifica. Agora não existe falta de transparência por parte da CET na implantação, é só deixar isso claro.

**2:58:08 Marco Antonio:** Olha, eu já perguntei, inúmeras vezes. Ana, e a resposta que eu tive sempre foi, está na programação. Mas qual é a data? A está na programação? Não tem uma data. Se vocês têm essa transparência que você está afirmando? É, acho que essa data tinha que ser informada e não negada, como já me foi negado, sistematicamente, inclusive de modo formal. Eu perguntei, quando na programação, daqui uma semana, daqui 1 mês, daqui a 2 meses, só essa informação fala, não tá na programação. Quando possível, a gente vai fazer tem isso por escrito, respondido pela CET. Então, quando possível, para mim não é programação.

**2:59:04 Ana :** Dawton, você quer complementar..

**02:59:09 Dawton:** Eu posso, sim, eu eu acho até bom a gente poder falar sobre isso. Marco, a gente está falando de escala, né? A gente precisa entender isso é bom, realmente é muito bom e não é justificativa simples e pura. É a verdade que a gente vive hoje, é a realidade que a gente vive hoje dentro do poder público. A escala de São Paulo nós temos 20 mil km de vias da cidade de São Paulo, nós estamos falando de 6000 cruzamentos, 6300 cruzamentos semaforizados um pouquinho menos é mais ou menos. Isso é quase 350 mil cruzamentos na cidade e existe aí uma proposta de prioridades de sinalização e resinalização sempre que tem uma via recapeada colocada lá na programação tem todo um processo de etapas desse processo para poder ser seguido, então, recapeia a via, recapeia a via tem que esperar que as pessoas façam um aceite. Tem lá o órgão técnico da subprefeitura que tem que fazer um aceite daquela via que foi recapeada, depois volta para a CET, a CET elabora o projeto, quer dizer, enquanto isso está fazendo, elabora o projeto e ela coloca esse projeto numa lá numa lista de prioridades de implantação. A cidade é muito grande, realmente a cidade é muito grande. Então é claro que quando o pedido é pontual, como você citou um cruzamento, isso existe aí um facilitador para poder atender esse cruzamento rapidamente e colocar lá numa listagem de prioridades da sinalização e poder atender isso imediatamente. Mas normalmente os nossos técnicos, quando vão fazer a vistoria, eles olham a via inteira e às vezes vai fazer a vistoria no cruzamento e detecta o cruzamento, que existe 2, 3 ou 4 cruzamentos que deveriam estar sendo sinalizados. Então é eles ficam um pouco mais de tempo ali fazendo o projeto, fazendo o levantamento dos projetos para poder resolver o problema definitivo de toda aquela daquela via inteira e fazer o projeto único. E por isso, algumas vezes demora mais a elaboração de um projeto e não faz um projeto específico de um cruzamento. Então é o fato de se falar eu preciso, ele foi atendido? Ele foi atendido porque foi passado por uma área específica, que já está estudando o cruzamento, já está lá na prioridade daquele departamento, tá estudando o cruzamento e tá elaborando o projeto. A data de implantação realmente depende de uma programação que é feita pela diretoria de sinalização. Eu acho que esse seu pedido de a gente verificar a data, eu acho que a gente pode até tratar isso. Eu não sei exatamente como a gente pode tratar disso. Eu acho que a gente pode tratar assim de casos específicos, mas veja, numa cidade deste tamanho da resposta cada um dos casos pontuais, ele fica muito mais difícil. Isso não significa que não poderiam estar fazendo isso. O problema é que cada atividade como esta para dar essas respostas. Isso vai exigindo que eu coloque pessoas dentro das equipes fazendo e atendendo essas demandas, né? É uma demanda administrativa. Eu preciso de pessoas técnicas elaborando projeto, preciso de pessoas técnicas implantando esse projeto, mas eu preciso de pessoas administrativas pra poder tratar todo esse percurso que faz entre a solicitação, entre o estudo, entre depois a elaboração do projeto, depois, encaminhamento desse projeto e depois implantação desse projeto. Execução desse projeto. Então, demora um pouco mais mesmo, não tem. Não tem como ser rápido isso daí. É lógico que nós gostaríamos que que isso fosse muito mais rápido em alguns casos, em algumas prioridades. A gente realmente para tudo que está fazendo, isso aqui é prioritário...

**73ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTE :CMTT  
(PARTE 1)**

**0:1 Dawton Roberto Batista Gaia:** E começamos a implantar imediatamente nos casos mais graves. Os cruzamentos que têm, por exemplo, índice de sinistros mais altos, esses, com certeza, a própria Alessandra pode falar isso aqui, com tranquilidade, sempre é dada prioridade na elaboração desses estudos, depois elaboração do projeto, depois a implantação desse projeto. Então, o objetivo é sempre atender essas demandas emergenciais. Em uma cidade como São Paulo, eu vejo, assim, as pessoas dizendo o seguinte, “ah, eu fui ali, numa cidade aqui com 500 mil habitantes, com 600 mil habitantes, 1 milhão de habitantes, com 2 milhões de habitantes, lá o cara vive como um rei”. Em qualquer cidade com até 1 milhão de habitantes, o poder público pode ter controle absoluto de todos os projetos de toda essa população. É isso, essa é a realidade, a realidade é que nós vivemos numa cidade com 12 milhões e meio de habitantes, com 9 milhões e 100 mil veículos, essa é a nossa frota. Quer dizer, nós temos a questão das motos que estão crescendo assustadoramente, o número de motos que está entrando nas vias e, claro, isso é resposta de alguma coisa errada que está acontecendo com o país, as pessoas estão utilizando a moto não só como meio de transporte, mas como fonte de renda. Esses problemas são frutos de uma realidade que o Brasil vive hoje. É claro

que, quando você fala dessas realidades, com esses números assustadores, na América do Sul, não estou falando no Brasil, na América do Sul, não tem nada parecido com a gente. Acho que o país mais próximo que tem os mesmos números que o nosso é o México. Em uma cidade como a nossa, claro que nós... Olha, eu sei, eu fui da área operacional 37 anos, eu estou até falando aqui com a Ana e pedindo a palavra, porque eu sei exatamente o que acontece, eu fui 3 anos da sinalização, fui 3 anos da área de planejamento, eu conheço a empresa com uma certa profundidade e vivi todas essas realidades dentro da empresa. E sou um defensor ferrenho da CET, porque eu sei o esforço que todos esses departamentos fazem para poder atender essas demandas. Não é fácil. É lógico que tudo isso tem a parte administrativa burocrática que eu tenho que dar respostas a todos os órgãos que nos fiscalizam. Eu não posso ir em um cruzamento, fazer um projeto e mandar implantar no dia seguinte. Tem um procedimento e eu tenho que dar resposta a esse procedimento. Infelizmente, a lei é assim, ela nos obriga a tomar essas medidas administrativas e seguir esse percurso. Então, às vezes, demora um pouco mais mesmo. É lógico que, quando eu faço um projeto e dou prioridade total a ele, eu consigo encurtar esse tempo entre a demanda chegada e a execução e o atendimento dessa demanda definitiva. Eu entendo o que você está falando. O atendimento da demanda definitiva é quando o problema está solucionado lá na rua. Todos nós queremos isso. Não fica pensando que nós não queremos isso, não. Tenho certeza de que a Daniela está aqui. Ela é gerente de planejamento da área operacional da CET, lá da Superintendência de Operação. Trabalhamos junto muitas vezes. Passamos noites e noites saindo 10 horas da noite da nossa gerência, tratando de assuntos da CET para poder resolver problemas específicos. Isso não é choramingar, não, e não é ficar dando justificativas que não têm frutos do nosso trabalho. É o contrário. Seria muito bom que vocês conhecessem a nossa realidade e a realidade é essa mesmo. O trabalho é muito forte. Os nossos pensamentos na direção de atender as solicitações, principalmente as que têm problemas de segurança, esse é o foco dessa empresa, é realmente se debruçar. Veja as apresentações que foram feitas hoje. Embora eu saiba que vocês ficaram bravos, porque as apresentações parecem que não foram longas. Essas apresentações foram reduzidas, porque eu acho que, você vai me desculpar, mas você falou uma coisa que terminou me incomodando muito. "Eu não estou aqui para aprender". Eu tenho 67 anos e estou aqui para aprender. Seria muita arrogância da minha parte falar que não preciso mais aprender nada. Eu tenho muito para aprender, muito, muito, muito para aprender e continuo aprendendo com vocês jovens. Quero continuar aprendendo e quero participar de todo esse processo de melhoria contínua que nós estamos implementando dentro da CET e da SMT. Esse CMTT é realmente uma abertura e a gente está se propondo a fazer isso, trazer conhecimento, para que todos nós tenhamos o mesmo nível de informação de tudo que a gente está fazendo e que, posteriormente, a gente possa contribuir nesses caminhos.

**5:24 Marco Antonio Portugal:** Dawton, eu vou te interromper. Já que você levou uma questão pessoal, eu quero pontualmente te responder a questão pessoal. Eu disse que eu não quero aprender, não por arrogância, como você falou, não por arrogância, de forma alguma. É que este espaço aqui é muito mais valioso do que servir para aprender. A gente precisa aqui contribuir. É isso que eu quis dizer. Então, por favor, não distorça as minhas palavras e use isso por uma questão pessoal. Se você quiser discutir pessoal, a gente discute entre você e eu, tá bom?

**5:58 Idernani:** Marco Antônio, você falou algo que talvez você não conheça o contexto completo.

**6:00 Marco Antonio Portugal:** Talvez eu não conheça. Por isso que eu disse isso. Me permitam, não pedi justificativa. É só abrir espaço e falar a minha opinião. Só isso, obrigado. Só isso, eu não vou discutir essa discricção aqui. Se alguém quiser discutir a questão pessoal, a gente conversa pessoal, não tem problema nenhum. Não é fora.

**6:15 Dawton Roberto Batista Gaia:** Tá bom. Não agredi em você, Marco. Se agrediu, se você sentiu

agredido, eu peço desculpas, porque não é a intenção mesmo. Não tenho mesmo intenção nenhuma de ficar agredindo ninguém, porque este espaço aqui é muito valioso. Eu concordo com você, este espaço é muito valioso. E aqui, deste espaço, já saíram muitos projetos grandes e significativos. Eles surgiram aqui e eles vão para a área de planejamento, depois vão para a área de projetos, depois vão para a área operacional e vejam o resultado desses trabalhos que são feitos aqui através do CMTT. É lógico que tem o CMTT, tem as câmeras temáticas que são tratadas especificamente cada uma das suas especificidades. Mas é isso. Eu acho o seguinte. A gente pode, não nesta reunião, nós vamos falar na nossa reunião executiva para tratar desse assunto, se for... “Ah, vamos fazer só uma apresentação, depois tratar de outros assuntos”. Eu só tenho receio do seguinte, e aí eu posso falar isso com vocês com maior tranquilidade aqui, sem medo de errar, este espaço aqui, como o Idernani falou, isto aqui é um espaço para a gente trazer conceitos que não sejam coisas pontuais. Tem assuntos pontuais que são realmente prioritários, vamos tratar, não tem problema nenhum. Mas a ideia é tratar de conceitos e os assuntos pontuais podemos tratar na própria Câmara Temática ou através dos nossos canais de comunicação mesmo. Hoje a gente trata pelo SEI as respostas que a gente tem dado. Eu tenho medo muito que a nossa Câmara Temática seja apenas um ponto de protocolo, e não pode ser assim. Câmara Temática não é ponto de protocolo. A Câmara Temática, o próprio nome já diz, é um lugar de discutir conceitos e até, se for necessário, mudar alguns conceitos, porque é aqui que os técnicos trazem as suas propostas, as suas apresentações, trazem os seus estudos para poder apresentar, e a gente aprender com eles. Imagina uma pessoa ficar lá cinco anos fazendo um estudo e que vem apresentar aqui um trabalho e a gente tem a oportunidade de apresentar o trabalho, porque ele ficou cinco anos estudando e ele só traz o resultado do estudo dele e depois o resultado da implementação do trabalho. Então, a proposta da nossa Câmara é essa. Não sei se vocês entenderam diferente, mas esse é o propósito da nossa Câmara e, sim, a gente precisa tratar de alguns assuntos, mas que eles sejam conceituais. Pode falar, Marcos. Eu vou passar a palavra para o Silvio aqui que ele está esperando já faz tempo. Vamos lá, Silvio. Desculpa.

**9:11 Silvio Silva:** Oi, Dawton. Primeiramente, Dawton, eu concordo com você, com o que você falou. A minha pergunta seria para o senhor, para a senhora Ana Jacob, que eu já conheço ela desde a Politécnica da USP, como advogada. Tem uma outra pessoa, Dawton, que você falou que você trabalha com ela, você já chegou a trabalhar com ela até 10 horas da noite, aí às 22 horas é seu mês?

**9:48 Dawton Roberto Batista Gaia:** A Daniela. A Daniela que fez a apresentação. Até o outro dia trabalhamos juntos.

**9:56 Silvio Silva:** A minha pergunta seria a resposta em cima da resposta da Ana. Inclusive, isso eu já indaguei tanto o senhor como a senhora Michelle. Eu vou pontuar aqui um problema específico em si. Muito rápido, por sinal. Na minha rua, existe portadores de deficiência, existe um morador que tem quatro veículos, a CET foi lá, colocou a placa de proibido estacionar no local, e esse morador foi lá e retirou essa placa. Eu encaminhei um e-mail para o senhor, com cópia para a senhora Michelle, e eu não tive resposta dos senhores em momento algum. Essa mesma solicitação que eu fiz, eu fiz pelo 156. A CET informou que esteve no local e verificou com a parte de fiscalização que todas as placas estavam no local. Nós fizemos fotos desse local que o posto estava sem a placa e agora nós mandamos isso para o Ministério Público em si para ele estar resolvendo e nós vamos tomar outro caminho, porque pelo CMTT e pela CET em si eu não tive nenhum respaldo tipo, olha, vai ser colocada, não vai ser colocada, inclusive, como o Marco Antônio disse, só para a senhora ter uma base, senhora Ana, foram 12 solicitações que eu fiz no mesmo patamar e das 12 solicitações, 9 delas foram indeferidas. Das quatro que não foram indeferidas, eles disseram que o projeto estava sendo verificado e que não existia prazo para a colocação dessa placa em si. Foi encaminhado isso para a ouvidoria e a ouvidoria simplesmente respondeu como indeferido. Ou seja, ela indeferiu a resposta da

CET, como se diz, o fiscal foi até o local e viu que tinha todas as placas e não tinha e não fez nada, entendeu? E aí fica a pergunta para os três, por que que não tem uma resposta sobre isso? Por que que existe esse tipo de resposta, Dawton, por parte da CET quando ela não faz algum trabalho que deveria ser feito? O que fica até transparecendo para o munícipe em si é que existe uma omissão ou por parte da CET ou por parte de algum setor da CET que diz, “olha, o fiscal foi lá verificou, viu que tinha as placas e pronto”, encerra a solicitação que o munícipe fez.

**13:00 Dawton Roberto Batista Gaia:** Silvio, é assim, eu concordo com você, preciso verificar o que tem ocorrido. A experiência tem demonstrado isso em locais como esse. Você coloca a sinalização de manhã e os caras retiram à tarde, é verdade, já vi isso acontecer várias vezes. Eu não sei se é o caso do lugar que você está. Podemos lá vistorear, posso também me comprometer e vistorear junto com você, marcamos o dia eu vou lá vistorear junto com você. A CET não tem por que não tomar providência de um lugar como esse, é ir até o local, mandar fazer um projeto, elaborar um PM, que é um projeto de manutenção, e colocar a placa de volta. Isso é até um projeto simples de ser feito, isso que eu estou achando estranho. Provavelmente, foi feito isso foi implantado e foi retirado essa pessoa que está tirando a placa vocês não perceberam, ele deve estar retirando a placa, mas vamos lá. Pode colocar aqui o endereço no chat aqui que nós vamos tomar providência e posteriormente a gente vai ver o que está acontecendo. Nós vamos tomar providência tranquilo. É um projeto de manutenção coloque aqui o endereço do local certinho que a gente vai tomar providência.

**14: 26 Ana Jacob – CET:** Dawton, não tem necessidade, porque essa demanda já veio por e-mail, nós já colocamos ela num processo.

**14:30 Dawton Roberto Batista Gaia:** Ah, tá, está no processo, então tá bom.

**14:32 Ana Jacob – CET:** Só para complementar aqui nessa solicitação recebida, Silvio, que você indicou dois números aqui de protocolo, fui verificar, são dois números de protocolo provavelmente foram para a retirada dos veículos que eles foram direcionados diretamente para a nossa central. Esse pedido de colocação de placa projeto do e-mail que você enviou a Michelle abriu um SEI, ele está encaminhado para a área para avaliação. Qualquer coisa depois eu me coloco à disposição para a gente tratar do caso específico

**14:57 Silvio Silva:** Não, Ana, não foi para retirada de veículos, foi para colocação de placas e esses dois números que eu apontei foi o número do poste que estava faltando a placa e o número do imóvel onde o morador retirou a placa. Inclusive, Dawton, eu mesmo pessoalmente fiz um boletim de ocorrência, porque eu tenho provas, eu tenho câmera e verifiquei quem foi que retirou. Em cima disso, posteriormente eu mesmo fui até o nono DP, que é aqui da minha região, e lá conversando com o delegado doutor Claudio Humberto Faria. Ele olhou a câmera e nós já identificamos o morador em si. Essa prática em si foi uma prática atípica, isso nunca aconteceu até então. Volto a dizer, esse morador é um morador que tem quatro veículos, ele só tem uma garagem e ele quer deixar os três veículos dele na rua. Por volta de umas duas horas da manhã mais ou menos, nós pegamos pela câmera ele subindo numa escada e retirando a placa de proibido estacionar. Então não tem nada a ver com veículos não, Ana.

**16:24 Michele Perea Cavinato:** Só complementar, o pedido é o pedido que você nos encaminhou que eu passei para CET é a recolocação da placa e posterior fiscalização. Eu não tenho como fiscalizar se não tem placa, então foram dois pedidos sequenciais. Primeiro, a recolocação da placa, o segundo, a fiscalização, já que não só quatro veículos, como parece que tinha uma empresa, foi isso que você citou, tinha uma empresa no local e os veículos dessa empresa também utilizavam essa fachada.

**16:52 Silvio Silva:** Exatamente, porque a placa ela fica de frente de uma empresa. Quando a CET colocou a placa de proibido estacionar, os veículos dessa empresa os funcionários não colocavam mais, cessou. A partir do momento que essa placa foi retirada, aí voltou tudo ao normal.

**17:15 Michele Perea Cavinato:** É o que foi passado, desculpa.

**17:21 Ana Jacob – CET:** Esse assunto a gente pode tratar com o Silvio individualmente, sendo objeto do SEI. Eu só estou preocupada que a gente já passou meia hora do nosso horário aqui estabelecido para reunião e a gente está entrando numa discussão de casos específicos.

**17:37 Dawton Roberto Batista Gaia:** Eu tinha encerrado aqui e ele retomou novamente, mas vamos olhar, vamos verificar e vamos dar um retorno. Pronto. Eu estou achando até que é um caso de polícia provavelmente, o cara está roubando a placa, é roubo de patrimônio público. Nós não podemos tomar essa providência, a CET não tem esse poder de polícia. Se ele tem as provas que alguém foi lá e retirou a placa, se ele fizer a denúncia lá, o cara vai ter que responder por isso. Isso é crime de roubo do patrimônio público. É grave isso e dá prisão. Eu vou passar a palavra, acho que tem mais três pessoas aqui.

**18: 11 Richard:** Eu gostaria de falar para Ana que eu não consegui, eu tinha algumas demandas para encaminhar, acabei não encaminhando para Michelle para fazer, mas eu só gostaria de falar um pouco em relação às devolutivas, porque eu já tive experiências muito negativas com as devolutivas da CET. Vou citar dois exemplos bem rápidos. Um é em relação a uma mudança no trânsito no Cruzeiro do Sul com a Santa Eulália, que eu fiz uma sugestão de proibição de conversão para facilitar a travessia de pedestres, foi todo argumentado, o retorno que eu obtive foi que a avenida tinha um canteiro central grande o suficiente para segurar a demanda de pedestres. No outro exemplo que eu fiz uma sugestão de alteração de trânsito por conta de um conflito viário e a resposta que eu obtive foi que a via era larga o suficiente para comportar fluxo nos dois sentidos, em relação ao conflito viário, não foi falado nada. Só gostaria de falar só disso mesmo em relação a essas devolutivas que muitas vezes não conversam até com os argumentos que são encaminhados, mas eu vou semana que vem eu devo encaminhar para Michele as demandas. Obrigado.

**20:37 Michele Perea Cavinato:** Eu fiz um quadrinho aqui com todas as demandas recebidas e os números dos processos seis. Eu vou compartilhar depois com todos os conselheiros que nos encaminharam, com todo o grupo, para que eles acompanhem o andamento dos processos. O SEI é público qualquer pessoa pode acessá-lo.

**20:56 Silvio Silva:** Michele, qual a diferença de fazer uma solicitação via SEI e qual a diferença de fazer uma solicitação via 156?

**21:13 Ana Jacob – CET:** O 156 vai entrar aqui vai se encaminhando para CET e ele vai abrir uma solicitação no nosso sistema de controle de solicitações, é aberta uma solicitação para avaliação e a resposta é enviada novamente para vocês. O SEI é um outro sistema. É um sistema de informações, a sua demanda vai ser avaliada da mesma maneira e você vai receber a resposta da mesma maneira. O SEI é um sistema público, você vai fazer a solicitação, a gente avalia e devolve a resposta para você. Os dois sistemas são registrados no nosso controle de solicitações, os dois vão ser avaliados aqui internamente.

**21:56 Michele Perea Cavinato:** Eu imagino que o SEI não pode ser aberto, ele pode ser consultado pela população, mas ele não pode ser aberto por eles, é isso? Não sei se alguém pode confirmar,

quem de governo aqui pode confirmar?

**22:10 Dawton Roberto Batista Gaia:** Acho que eles não podem abrir o SEI, acho que eles só podem ter o número e fazer acompanhamento.

**22:19 Michele Perea Cavinato:** É, exatamente isso. Acho que eles conseguem acompanhar as demandas.

**22:31 Gabriela da Silva Camargo:** Eu sou da controladoria, estou representando aqui a coordenadoria de defesa do usuário e estou acompanhando o conselho de vocês, a reunião desde o momento que começou. A diferença é que, quando você entra com uma solicitação na ação 56 e vai para o sistema SIG RC, a resposta para o munícipe chega da mesma forma que chega pelo SEI para o munícipe e para o solicitante não muda nada. O que muda é para o órgão interno, porque quando, a solicitação precisa de consulta de um órgão terceiro de uma pasta, de outra pasta dentro da administração pública, é necessário que abra um processo administrativo e para que as comunicações aconteçam dentro desse sistema específico, que é um sistema de processos administrativos internos. A resposta para o solicitante e para o munícipe vai chegar normalzinho lá pela SP 156. A única diferença é que se houver demanda de outro órgão ou de outra pasta, necessariamente tem que ser aberto pelo SEI, não pelo SIG RC.

**23:44 Dawton Roberto Batista Gaia:** Muito obrigado, Gabriela. Que bom que você está aqui. Ontem nós fomos perguntando aqui internamente e terminamos não buscando a resposta, mas é isso mesmo. Muito obrigado. Tem mais uma pauta aqui.

**24:16 Michele Perea Cavinato:** Não é nem uma pauta, é só uma comunicação geral, na verdade, são dois pontos rapidinho. Primeiro, informar a saída de um conselheiro.

**24:30 George Queiroz:** Primeiro, duas questões básicas, primeiro que nas próximas reuniões a gente não trate de varejo, ficar discutindo faixa de pedestre, sinalzinho ruazinha, porque não dá, de dois em dois meses, isso aqui vai virar pouco tempo. Não vai dar certo se a gente tem dois meses, daqui a dois meses e duas horas. Eu queria que a gente acertasse de fato qual é a dinâmica da gente acertar essas pautas. Duas pautas para uma reunião de dois em dois meses é muito pouco para essa cidade. Eu mandei no WhatsApp algumas sugestões, aí a pessoa falou, “putz, eu me confundi no WhatsApp”. A gente precisa melhorar isso, porque a gente tem mais pautas a discutir do que a pauta do plaquinha e ter duas pautas somente. Terceiro, eu queria só dialogar, não sei se a pessoa responsável pela faixa azul ainda está aí. Eu queria perguntar se existe fiscalização de velocidade com multa em alguma das faixas azuis, existe radar que autua motocicletas em alta velocidade. A última pergunta, a pergunta para todos eles, especialistas já que eu não sou especialista, a quem que vocês atribuem o aumento inédito de tantas mortes no trânsito em São Paulo nos últimos anos. É isso. Obrigado.

**26:24 Idernani:** Eu só queria fazer aqui uma inserção minha e solicitar também que fosse estudado isso para cada conselheiro trazer, assim, todo o seu conteúdo e fazer apenas uma ou no máximo duas inserções, porque imagine se todo conselheiro quiser fazer três, quatro, cinco inserções em cada conteúdo apresentado. Nós vamos passar o dia todo na reunião do CMTT. Eu sei que todos querem participar, é muito bom, mas que seja aberto somente uma inserção por conselheiro em cada reunião para abreviar bastante a reunião, porque senão nós vamos muito longe.

**27:13 Dawton Roberto Batista Gaia:** Tudo bem, é isso mesmo. Tanto é que a nossa pauta inicial era para ser apenas uma pauta e depois fazer alguns outros assuntos. Concordo com você.



Colocamos uma segunda pauta para ver se criava uma dinâmica melhor, até atendendo um pedido do próprio Jorge de colocar mais pautas, mas você vê que as pautas ficam longas, porque as pessoas querem falar, as pessoas querem fazer observações em cima do que foi apresentado. Isso aqui eu acho melhor a gente discutir numa nossa reunião executiva, para a gente poder falar sobre isso, e depois a gente organiza como é que vai ser a nossa próxima reunião.

**27:52 George Queiroz:** Eu só quero dizer eu só quero dizer que eu sou bem contra a sugestão do rapaz ali, porque isso para mim é censurar a fala de pessoas, tem que falar o tanto que for necessário, a gente foi eleito por isso. Obrigado.

**28:07 Dawton Roberto Batista Gaia:** Tá bom.

**28:18 Idernani:** Mas, meu jovem, imagine se eu fizer toda a participação que eu achar necessário, nós não vamos até acabar nunca.

**28: 19 George Queiroz:** Eu acho que você tem que falar o quanto quiser.

**28: 20 Idernani:** Não, jovem, não é assim.

**28:25 George Queiroz:** A gente tem que acabar quando tem que acabar, não tem que ficar restringindo fala.

**28:27 Idernani:** Desculpa, jovem, eu estou errado, você me desculpa.

**28:30 Michele Perea Cavinato:** Rapidamente, nós tínhamos falado das comunicações gerais. Primeiro, comunicar a saída de um conselheiro, Francisco Camursa, porque ele vai ser candidato nas próximas eleições e o fato de ser candidato não pode ser conselheiro. Segundo, esse conselheiro, além de participar do CMPT, ele era nosso representante no CMPU, então nós precisamos de uma pessoa da bancada de sociedade civil para preencher essa vaga. Vocês conversem, o grupo de sociedade civil, quem tiver interesse em ser conselheiro do CMPU, por favor, nos avise. Eu lembro que nós fizemos uma votação, o terceiro colocado tinha sido o Renan, eu não sei se ele ainda tem interesse. Bom, mas isso eu acho que a gente pode discutir por e-mail. Eram essas duas comunicações que eu queria fazer.

**29:27 Dawton Roberto Batista Gaia:** Perfeito. Gente, passamos quase uma hora do nosso horário de reunião. Queria agradecer a todos, queria agradecer especialmente às pessoas, aos nossos amigos, aos técnicos que participaram, fazendo as apresentações aqui. Eu vou falar novamente, são trabalhos excelentes, são resultados de trabalhos que a ACT, a SMT, a SP Trans, o DTP, sempre é resultado de experiências que estão sendo feitas na rua, que estão sendo feitas para a melhoria da segurança da cidade, para que as pessoas se sintam mais confortáveis dentro dessa cidade, tratando do pedestre, do ciclista, do automóvel e de todos os modais que aqui nos pertencem, somos responsáveis. Eu queria agradecer a todos, a todas as participações. Gabriela, você estava quietinha, não sabia que você estava na nossa reunião, mas é muito bom saber que vocês estão participando efetivamente da nossa reunião constantemente. O Jorge está colocando aqui, não sei se a Alexandra ainda está aí. Você está aqui ainda, Alexandra? Se não tiver, eu posso responder, porque com certeza está sendo fiscalizado.

**31:03 Alexandra:** Eu que respondi para ele, está sendo fiscalizado.

**31:05 Dawton Roberto Batista Gaia:** Eu ia falar, com certeza, está sendo fiscalizado, porque não

tem como implantar um projeto e regulamentar a velocidade se não tem fiscalização. Tem fiscalização sim. Inclusive, em alguns casos, estou colocando o radar, que está sendo experimentada a ideia é para poder implementar isso melhor futuramente. Gente, eu vou encerrar a reunião. Muito obrigado mais uma vez a todos, peço desculpas, não vou falar nem briga, porque nós não brigamos nunca aqui, não existe essa palavra briga aqui, existem algumas discussões que ficam mais emocionadas aqui no final da história, mas que o resultado é sempre bom para todos nós, que a gente sai com um pouquinho mais de conhecimento do que depois que nós entramos aqui na reunião. Ana, também muito obrigado pela sua participação mais uma vez, Thelma, Rosa, Alexandra, esqueci alguém? E todos os conselheiros que realmente participaram aqui, que têm participado... Daniela, E todos os conselheiros que têm participado aqui efetivamente. Boa tarde para vocês. Muito obrigado a todos.

**32:27 Michele Perea Cavinato:** Obrigada à equipe do Educa Libras