

Reunião da Câmara Temática de Mobilidade a Pé

Data: **07 de dezembro de 2021** (sexta-feira)

Horário: **10h às 12h** (online)

Participantes | Poder Público:

1. Daniela Mangini – CET
2. Dawton Gaia – CET
3. Eduardo Macabelli - CET
4. Evely Trevisan Lacerda – SMT-AT
5. Jackeline Melo – SMT-AT
6. Júlio Rebelo - CET
7. José Eduardo Canhadas – CET
8. Liliam Rose S. Carvalho Freire – CET
9. Luiz Rebelo – CET
10. Luiza Gomide – CET
11. Michele Perea – SMT-AT
12. Nancy Schneider – CET
13. Paulo Alexandre Matias – SMT-Imprensa
14. Paulo Eduardo – Chefe da Assessoria Técnica – SMT-AT
15. Pedro Ivo – SMT-AT
16. Rosa Oliveira – CET
17. Rosemeire - CET
18. Salim Hadade Neto – CET

Participantes | Integrantes da CTMP, Usuários Temáticos e Regionais:

1. Ana Carolina – Secretária Executiva da CTMP
2. Élio J. B Camargo – integrante da CTMP
3. Maria Ermelina Malatesta - Idosos
4. Mauro Calliari – Suplente CTMP
5. Sandra Ramalhoso – Pessoas com Deficiência

Observadores:

1. Décio Sunagawa
2. Johnson – DR CET

Michele – cumprimentou todos, anunciou a pauta trazida pela Câmara Temática de Mobilidade a Pé - ***“Proposta para realização de pesquisa com pedestres a respeito da percepção sobre a segurança nas travessias com semáforos de pedestre”*** - e disse que a equipe técnica da CET estaria presente na reunião para a discussão.

Mauro – tínhamos colocado esse como terceiro item da pauta, mas se quiserem iniciar por este tudo bem, podemos começar.

Michele – em relação ao primeiro e segundo itens falamos diversas vezes com SMSUB e SP-Obras e não conseguimos retorno deles.

Mauro – havíamos proposto, só para que todos saibam, já que está sendo registrado, falar sobre uma questão que é pouco discutida que é aplicação de multas da Lei das Calçadas em relação à fiscalização de imóveis e as calçadas lindeiras. Não sabia que não teríamos esse feedback; pensei que fôssemos discutir isso.

Michele – estava no convite. Aguardamos até o limite para ver se poderiam vir, mas por algum motivo não foi possível; estão de mudança de prédio. Não foi falta de insistência da nossa parte e nem de pedir para que eles participassem conosco.

Mauro - por alguma razão que eu não sei explicar não recebi o convite e não tinha visto esse esclarecimento. Então não é que não há uma resposta ainda, mas não houve o contato com eles. Independente de qualquer coisa, gostaríamos de manter esse item para a primeira reunião do ano que vem. O número de quedas nas calçadas é brutal e o último dado que vi sobre isso é uma matéria do Estado de São Paulo do ano 2019 e que tinha uma constatação de que a fiscalização era muito precária e de cada cem multas aplicadas apenas quatro foram efetivamente cobradas. Então esse é o número que precisamos atualizar e eu acho que o envolvimento das subprefeituras nisso é importante. Gostaria de manter esse item na pauta para próxima. É uma pena, pois é um tema tão importante e não sei por que eles não teriam esse dado pronto. Será que não querem mostrar?

Evelly – conforme a Michele disse, esse esclarecimento foi no próprio convite informando que eles não poderiam nos atender.

Mauro – entendi; estou sugerindo que a gente então mantenha esses dois itens na pauta para a próxima reunião.

Michele – perfeito. Esses dois itens serão mantidos. Em relação a SP-Obras, a princípio eles tinham aceitado depois pediram para prorrogar essa participação deles, pois estão em mudança física de prédio. Eles estão sem equipamentos e pediram para que fosse no próximo mês. Em relação a SMSUB nós enviamos o convite, mas não tivemos resposta.

Mauro – triste né.

Michele - então acho que a gente pode passar para apresentação da proposta de pesquisa de vocês. Apenas confirmando, já vi que o Júlio Rebelo, da GSP está por aqui.

Meli – vocês convidaram alguém do CETET? Há uma área especializada em pesquisa qualitativa de entrevistas lá. Penso ser o pessoal mais apropriado para estar junto com a equipe semafórica.

Michele – não estou vendo ninguém da equipe semafórica e, se me permitem, entrarei em contato para verificar o que aconteceu, pois o Salim já havia confirmado presença.

Dawton - bom dia, independente de qualquer motivo, certamente eles serão envolvidos nessa pesquisa; quanto a isso não se preocupe Meli.

Meli – que bom; trazemos nossa demanda e eventualmente podemos ajudar; nos colocamos à disposição para ajudar no desenvolvimento da pesquisa.

Dawton - ótimo. Posso adiantar que aceitamos com todo prazer a ajuda de vocês. Com certeza juntos o nosso trabalho será muito melhor. Não tenha dúvida disso e está aceita a proposta de vocês estarem junto conosco na pesquisa.

Michele – Sandra, você havia levantado a mão, quer fazer algum comentário enquanto aguardamos?

Sandra - não tinha ficado claro para mim se vocês tinham enviado o convite e eles não tinham respondido ou vocês não tinham nem conseguido mandar porque não os encontraram. Depois, durante a conversa, ficou claro que vocês enviaram, mas eles não puderam participar.

Michele – enviamos no dia que vocês nos passaram a proposta de pauta. Mauro, estou vendo a Liliam Rose, acho que podemos seguir. Tudo bem?

Mauro – acho que sim; se vocês puderem depois transmitir para quem não está aqui o nosso pleito, agradecemos. O que acha Meli?

Meli - acho que sim, não há problema, até porque eu sei que há vários colegas que estão em outras áreas, mas que já tiveram contato muito grande com a parte semafórica, conhecem muito bem, sabem como se faz cálculo de ciclo. Eles conhecem muito bem o manual e o que está estabelecido em relação a semafórica na resolução de 2014, que trouxe essa nova forma de programar o semáforo para pedestre. O ideal seria mesmo a semafórica acompanhar ou alguém da área, enquanto o Salim não aparece, mas tudo bem.

Rosa – foi informado que ele teve uma emergência. Estão tentando localizá-lo na GET-3. Ele teve que sair apressado para resolver um problema.

Meli – essas coisas acontecem na CET. Depois vemos alguém da semafórica para transmitir para ele. Acho que não é desconhecido de vocês que a alteração que houve no manual de semafórica determinou uma nova fórmula de regulamentar o tempo de travessia para o pedestre. Antes tínhamos o tempo de verde, que era um tempo maior do tempo total dado para o pedestre para travessia. Quanto ao tempo de vermelho piscante (tempo menor), decidiram alterar - e não duvido -, no intuito de trazer mais segurança para o pedestre não ser pego desprevenido ao iniciar a travessia. Hoje em dia, que eu saiba, pelas minhas pesquisas, por enquanto somente São Paulo adotou essa nova forma de regulamentar e sinalizar o tempo de travessia. Então temos de quatro a seis segundos de tempo de verde de acordo com a norma, mas não é uma coisa que é sabida pelos usuários; ou seja, não é sabido que este é o tempo de início da travessia. Depois desses 4 a 6 segundos (varia de acordo com cada local), o restante do tempo de travessia passa a ser sinalizado com vermelho piscante. Esse vermelho piscante indica para o pedestre que não conseguiu iniciar a travessia até aquele momento, que apesar do trânsito parado - em alguns cruzamentos se dá vermelho geral -, não é para ele começar a atravessar porque não vai dar tempo dele completar a travessia. Porém, na prática há vários problemas e vou apontar um por um. O tempo de travessia de pedestre é calculado de forma diferente do

tempo semaforico dos veículos. O tempo semaforico do veículo é calculado de acordo com a demanda e aí a área semaforica tem as formas, mas ele é baseado na quantidade de veículos que passa em cada local, em cada semaforo (tratamento particular). Já o tempo de pedestre é calculado em cima de uma velocidade hipotética que é adotada no manual que é 1,2m/segundo. Quando falo hipotética quero dizer que não é irreal; algumas pessoas realmente conseguem caminhar com essa velocidade, outras conseguem andar com uma velocidade até maior e outras não conseguem atingir essa velocidade. É a velocidade e a distância a ser atravessada independente da quantidade de pessoas que esteja acumulada aguardando a travessia. Quando há um cruzamento com pouca gente e só se forma uma linha de frente de pessoas aguardando, essa forma de calcular o tempo de travessia provavelmente funciona, mas quando você tem um pelotão formado onde há pessoas que estão na retaguarda, nas linhas de trás aguardando, quando chegar a vez dela atravessar, pode já estar no vermelho piscante. Mesmo quem começou aguardar, até ele reagir que mudou o tempo semaforico - a gente também tem um tempo de reação, pois somos seres humanos -, nesses quatro a seis segundos já mudou para o vermelho piscante. Neste caso as pessoas se apavoram. Eu vejo vários locais e atravesso em vários cruzamentos e é perceptível que as pessoas não entendem e saem desesperadas apesar de terem o tempo de terminar a travessia; elas acham que o vermelho piscante não vai dar tempo de terminar a travessia, até porque isso foi implantado sem que houvesse uma grande divulgação. Acho que a CET até colocou alguns adesivos, algumas coisas sutis, mas a gente percebe que não está funcionando porque o pedestre não entende, ele se apavora ou então ele fica indignado e acha que está quebrado e ele atravessa. Isso é um fator. Outro fator é que é muito comum que os nossos condutores não sejam preparados para respeitar o pedestre e aí não é culpa da CET, mas responsabilidade do estado (CNH). O processo de habilitação, não prepara o futuro condutor, o motorista de carro, de moto, de ônibus, para conviver e dar a prioridade para o pedestre, ainda que esteja estabelecido no código desde os primeiros artigos, primeiras diretrizes. Então, quando o semaforo fica amarelo, ao invés do condutor diminuir a velocidade e parar, ele acelera e acaba queimando esses poucos segundos (4 a 6) e resta muito pouco tempo de verde, que é quando o pedestre tem que iniciar a travessia. Ele acaba queimando ou fica parado na faixa de pedestre por conta da (inaudível) dos cruzamentos e o pedestre acaba perdendo esse pouco tempo que ele tem para iniciar e aí ele vai ser obrigado a aguardar um longo tempo de espera porque os tempos de espera são extremamente desproporcionais (um minuto ou um minuto e meio, dois minutos, depende de cada local). Outra coisa também é que se o código de trânsito fosse bem ensinado no Centro de Formação de Condutores não haveria necessidade de ter sido alterada essa forma de sinalizar o foco do pedestre porque há o parágrafo único, do artigo 70, que se forem pesquisar, diz mais ou menos assim: *“mesmo que muda o sinal para o motorista ele tem que aguardar os pedestres retardatários terminarem a travessia antes de prosseguir”*. Desta forma não seria necessária essa portaria que alterou a forma dos pedestres atravessarem. Se percebermos como isso foi planejado a gente vê que ele não atende esse parágrafo único do artigo 70; ou se tira esse parágrafo único ou então vamos rever o que significa essa nova forma de programar o tempo de travessia do pedestre. Vamos ver se ela é obedecida pelo motorista, se o pedestre aproveita mesmo os 6 segundos que ele tem. Há também o tempo de reação, da velocidade da população idosa, da população que tem uma característica socioeconômica diferenciada, não tem tanto acesso a educação. Não vou nem falar disso porque são problemas, são aspectos que se somam a necessidade de fazer essa pesquisa. Por que estamos propondo essa pesquisa? Porque a gente entende que a CET fica cumprindo o manual, mas no manual não é uma coisa definitiva e pronta; o trânsito é

está em constante evolução. Já tivemos um código de trânsito anterior, os manuais estão sendo revistos e ampliados constantemente. Não é algo que depois de feito ninguém pode mexer. A necessidade dessa pesquisa é ver se a população entende, se os motoristas obedecem esses poucos segundos de verde e se isto está funcionando. Se não estiver funcionando é caso de rever. Como usuário percebemos que isso deixou mais perigoso para o pedestre e que a maioria das pessoas não entende, atravessa correndo, que é justamente o que o código não quer e eu tenho certeza que meus colegas tem sensibilidade e responsabilidade suficiente para também não quererem uma situação de insegurança para os pedestres. Estamos propondo essa pesquisa e eu confio plenamente na equipe de pesquisa da CET que é excelente. Eu já trabalhei com pesquisas que o CETET fez anteriormente para pedestre sobre a percepção de perigo. Pesquisas que foram feitas no final dos anos 90 e que usei na minha dissertação de mestrado e que a gente utiliza esse material até hoje nos cursos e nas palestras para mostrar para os técnicos de trânsito de outras cidades como a percepção é totalmente diferente quando a gente está guiando. Se for o caso e se possível, porque nem todo cruzamento tem radar, seria bom ver quais são os cruzamentos onde há desobediência do motorista. É muito comum qualquer tipo de motorista passar no vermelho. Participei de um evento de segurança do CENATRAN pela ANTP e um dos diretores de trânsito apresentou em uma campanha de segurança uma mensagem que foi ventilada na mídia que dizia: *“Pedestre, antes de iniciar a travessia aguarde os veículos pararem”*. Ou seja, se temos que dizer para o pedestre que antes de iniciar a travessia no cruzamento ele tem que ver se o veículo está obedecendo a sinalização, é porque a coisa está feia. A situação de insegurança do pedestre de maneira geral é muito precária. Por mais que haja esforços para se controlar isso, ainda mais em uma cidade como São Paulo que há tantos cruzamentos semaforizados, tenho certeza que será uma excelente oportunidade de realizar esse trabalho que é precioso e que servirá de referência para o Brasil todo e até mesmo para fora. Há poucos trabalhos nesse sentido e como sociedade civil nesta câmara representando os pedestres nos colocamos à disposição para ajudar no que for. Indicar locais, testar, a área do CETET faz primeiro um questionário e a gente testa, ou a gente sugere a construção, estamos à disposição. É esta a nossa proposta. Se houver dúvida estou à disposição. Confio muito no corpo técnico da CET e tenho certeza que quer esta pesquisa também.

Michele – obrigada pela apresentação. O Salim entrou. A partir de que momento conseguiu pegar a apresentação da Meli Salim?

Salim – apenas no final. Desculpem o atraso, mas a cidade está em estado de alerta e estamos todos em estado de atenção.

Michele – fique tranquilo, estamos com uma equipe boa por aqui, a Liliam Rose da pesquisa, o Júlio da parte de segurança e faltava apenas você. A Meli apresentou o formato do piscante vermelho, sua eficácia e qual o entendimento do usuário.

Salim – conheço a posição dela; já foi apresentada em outra reunião. É uma questão de discordância de opção. Nós acreditamos que esse modo atual, que é o verde para iniciar a travessia e o vermelho piscante para início para completar a travessia é o modo mais seguro para o pedestre. O que está acontecendo é que como nós tivemos 150 anos um modo e apenas em 1997 entrou esse novo modo, as pessoas não estão acostumadas. Na realidade o que nós precisamos é incentivar, fazer uma campanha para mostrar para o pedestre o

funcionamento, mas não tirar, porque esse modo atual é mais seguro; é aquele que nós garantimos para o pedestre que se ele iniciar a travessia no verde ele vai ter segurança para terminar. Depois, mais um argumento, esse modo é a lei é o que está no código de trânsito. Nós não podemos simplesmente, a critério de qualquer pessoa, trocar.

Michele - lembro que por um tempo você falou que teria que ser feita uma boa divulgação, mas para isso seria necessária a troca dos controladores para que todos os semáforos tivessem esse padrão. Todos os controladores estão aceitando esse padrão?

Salim – tivemos uma transição, alguns computadores não aceitavam esse tipo de programação porque nós precisamos de um tempo de vermelho piscante muito além do normal, mas acho que antes da pandemia, em 2019, todos os controladores da cidade já estavam adaptados a esse sistema. Recapitulando, o início foi muito complicado. P.ex. na Praça da Sé, até a implantação de todos os controladores, de um lado (Bittencourt), o controlador era diferente; então lá era uma situação. Do lado de cá da Praça da Sé, onde tem o ponto de ônibus, já era outra situação e então gerava um problema de interpretação porque nós tínhamos dois sistemas muito próximos um do outro. Demorou nesse ambiente pouquíssimo tempo e esses locais muito próximos foram trocados e acertados. Nós trocamos os controladores e fizemos um remanejamento. Nos locais que nós não tínhamos controladores, via polo gerador, via troca, todos os semáforos da cidade hoje onde há pedestre já estão no novo sistema.

Liliam - temos algumas pesquisas, inclusive algumas de entendimento do vermelho piscante, mas agora eu não vou lembrar exatamente tudo que a pesquisa traz. Temos p.ex. uma Nota Técnica, a 265, que saiu no começo deste ano e que é sobre o respeito à travessia do pedestre e abrange todos os tipos de veículos, inclusive por gênero masculino e feminino, quem respeita e quem não respeita e que eu acho é que é importante. Podemos atualizar todas essas pesquisas sim, porque o entendimento do vermelho piscante é complicado. Até entendo que ele seja seguro, porém, a pesquisa tem a função de levantar dados e a gente precisa, a partir desses dados, fazer ações. Penso que mesmo a gente atualizando essas pesquisas a gente precisa fazer ações. P.ex. quando tivemos a campanha do homem faixa, começamos com uma proposta que teve a participação da sociedade, da CET, SMT, da Imprensa, enfim, muitos envolvidos. Dá certo quando a sociedade inteira se une e realiza ações para isso. Naquela época, na primeira medição que nós fizemos tínhamos menos de 10% de respeito à travessia do pedestre e hoje nós temos em torno de 25%; aumentou 15%, mas não foram somente esses 15% que aumentaram. Antes o carro não podia parar porque alguém buzina atrás e hoje as pessoas não buzina mais atrás se alguém parar para o pedestre. Foi uma conquista; foi pouca porque acabou sendo um plano do governo e ao invés de ter se estendido, quando saiu o governo a campanha acabou. Tinha que ser dada continuidade e isso é o que eu acho que falta. Podemos atualizar e de repente não apenas do vermelho piscante; podemos atualizar mais geral mesmo, mas acho que a partir desses dados deve ser traçado algum plano de ação. Posso passar para vocês vários dados, pois tenho várias pesquisas hoje e mesmo sem uma pesquisa nova, a partir desses dados já poderíamos começar a traçar esse plano. Na verdade o que falta e não é só na CET, é o trabalho conjunto. Tem que haver participação da igreja, das universidades, da sociedade civil e inclusive dos ativistas. Nossa última pesquisa apontou que o percentual de respeito do ciclista é zero; ou seja, os ciclistas cobram para eles uma coisa que eles não fazem com os pedestres. Então tem que haver

uma campanha nesse sentido. Tem que acontecer na verdade essa ação; tem que ter um projeto focado. Eu poderia pedir para você fazer o pedido da pesquisa hoje, mas eu também posso levantar os dados da pesquisa que já tenho e, a partir deles e com essa vontade de todos, poderíamos conseguir apoio da companhia, da secretaria municipal de mobilidade e trânsito e tudo mais. Na verdade é um esforço da sociedade. O que vejo é que a sociedade quer porque quando você faz uma campanha, ainda que sempre haja os "do contra", eu percebo que eles querem mudar sim. E essa fiscalização é muito importante.

Michele – obrigada. Se você puder disponibilizar para nós essas pesquisas eu compartilho com os conselheiros por e-mail.

Élio - eu acho que os argumentos que a Meli apresentou, assim como os da Liliam procedem. Penso que não custa fazer essa pesquisa e descobrir, como a Liliam falou, novos ângulos e possibilidades. Nós sabemos que o pedestre - e todos nós somos - tem desvantagens na mobilidade na travessia; essa questão de dar pelo menos noventa segundos para o pedestre, não é possível comparar com os motoristas de veículos porque nós temos menos tempo para atravessar e mais tempo para esperar. Também Sr. Haddad, o senhor apresenta sempre os argumentos de que estão nos manuais estão na lei, etc, mas eu acho que é um argumento tautológico porque nós sabemos que a CET é que determina as regras, as experiências, porque vocês desenvolveram conhecimentos. Eu acho que agora vocês também tem conhecimento para avançar mais nisso; não podemos usar esse argumento da lei porque quem contribui com isso são vocês. Obrigada.

Salim - o manual nos obriga a seguirmos algumas coisas e sempre seguimos a favor da segurança. Quanto a isso o senhor pode ficar sossegado, porque do ponto de vista de tempo de travessia, semáforo e modos de segurança, nós sempre estamos a favor da segurança. Com relação à pesquisa que ela citou é muito interessante porque aquilo que a gente sempre pensa é que o maior desrespeito é por parte dos motoristas homens; sempre são considerados motoristas piores, mas são os que mais tem respeito. Os que menos respeitam são as mulheres e os ciclistas. Me corrija se estiver errado, pois essa pesquisa desmistifica muito o comportamento do motorista e seria bem interessante se você puder divulgar isso. Desmistifica um pouco o estereótipo do mau e do bom motorista.

Meli – queria fazer algumas considerações e estou super contente que a Liliam topa fazer novamente a pesquisa. A minha pesquisa é direcionada principalmente em travessias com foco para o pedestre. Sei que é um trabalho difícil, que é um trabalho detalhado, mas o que a gente estava questionando a princípio são as travessias com foco para pedestre. Aproveitando, já que a Liliam falou da pesquisa, a gente não pode se contentar mesmo que tenha havido um aumento de 10% para 25%, pois ainda é muito pouco. A faixa de travessia, se é para obedecermos o código, os responsáveis não estão conseguindo atender o que este mesmo código determina: *que a faixa de pedestre é um local prioritário para o pedestre*. Apenas $\frac{1}{4}$ (homens, mulheres, etc) dos motoristas respeitam a faixa. A CET faz direitinho a sinalização, mas como é que o pedestre vai confiar na faixa se somente 25% dos condutores respeitam. Em relação ao manual eu sempre falo nas discussões que participo; manual, código e tudo mais não é tábua dos dez mandamentos de Moisés. O trânsito é um processo que está sempre em evolução e de maneira geral o ambiente de trânsito também. Aparecem novos veículos, aparecem novas tecnologias, aparecem novas formas e ele tem que estar se renovando. Temos que pensar nas necessidades das cidades

atuais e o que está se propondo como prioritário atualmente em todas as cidades do mundo e em vários programas determinados até pelo órgão Nacional de Trânsito, é ampliar os espaços para quem anda, até por conta da pandemia. A gente tem que ter cidades saudáveis e eu tenho certeza que um dos motivos que pode estimular as pessoas a caminharem mais é proporcionar; temos que avaliar. Acho que é uma boa oportunidade e que pode até se aplicar novamente a pesquisa referente *ao respeito à faixa* de maneira geral. Talvez eu tenha esquecido de mencionar na minha explanação que o nosso foco são as faixas de travessia semaforizadas com essa nova forma de semaforizar. Outro aspecto que se for possível o pessoal da Liliam pesquisar é a desobediência. A gente foca muito em saber se o pedestre entendeu, mas e o motorista que continua desobedecendo? Conforme eu havia falado antes, quando, com essa metodologia, a gente reduz o tempo de verde - que significa que o pedestre só pode iniciar a travessia neste período - porque depois que inicia o vermelho piscante ele não pode mais -, na minha opinião não funciona. A maioria das pessoas com quem tive oportunidade de conversar também acredita intensamente nisto. Ninguém está gostando, mas não adianta a gente falar, pois é só mesmo uma pesquisa que vai apontar isso. É um método científico e poderá servir, já que é uma norma nacional, como referência. Assim como o manual passou por essa resolução que alterou a forma de sinalizar o tempo de travessia de pedestres, embora o parágrafo único do artigo 70 - que eu gostaria muito que todos lessem com atenção, principalmente o pessoal da área semafórica -, não precisaria ter sido alterado se fosse atendido. É importante que essa pesquisa dê bastante atenção para desobediência dos condutores, ou seja, esses segundos que a gente tem (quatro a seis), a metade deles (três), são queimados pelos motoristas que ficaram retidos em cima da faixa de pedestre por conta de congestionamento ou porque queimaram a faixa. A CET não tem condição de controlar o comportamento do motorista em todos os cruzamentos semaforizados que tenham foco para pedestre; então não dá para mudar a forma de sinalizar se ela não consegue resolver esse problema. Está se implantando uma metodologia nova e isso entra como um fator que faz com que ela não funcione. Metade desse tempo é perdido e a gente não consegue iniciar a travessia porque os carros ficam passando. Vou repetir novamente o exemplo que eu vi naquela campanha de segurança numa cidade do interior que dizia assim: *“Pedestre, aguarde os veículos pararem para iniciar a travessia”*; ou seja, você já tem seis segundos de verde e ainda tem que ver se o motorista vai parar ou não para iniciar sua travessia. Você nunca vai conseguir; se a gente tiver um pedestre extremamente obediente não vamos conseguir atravessar, pois até o tempo de verde é queimado por motoristas que atravessam no vermelho. Então tem que dar um jeito; ou se coloca radares em todos os semáforos e aí coloca esse tempo de verde e vamos ver se funciona mesmo. Obrigada.

Michele. Obrigada Meli, mas o desrespeito à faixa de pedestres independe do foco semafórico.

Meli – depende sim, pois uma coisa é quando você tem um tempo maior de verde, mas quando tem esses míseros quatro ou seis segundos, mede no seu relógio. Se você tem esse pouco tempo - 50% ou 80% - perdido para o pedestre porque tem um motorista desobedecendo, então a minha sugestão é que em todos os cruzamentos onde exista essa forma de semaforizar seja colocado radar. A CET vai arrecadar para caramba, pois há muitos motoristas, motociclistas, ciclistas, seja lá o que for, que não respeitam o verde do pedestre. Então vamos penalizar essa turma, não pode sobrar para o pedestre.

Michele – prefeito. O que chama atenção também no que a Lilian comentou é que são 25% de respeito à faixa de pedestre, mas houve uma maior compreensão de quem vem atrás, uma vez que diminuiu o número de buzinas para quem para na faixa de pedestre.

Meli – 25% é um quarto apenas. É uma conquista, mas a gente enquanto sociedade está aqui para apoiar e trabalhar com vocês.

Sandra – gostaria de reforçar a necessidade dessa pesquisa e também tratar aqui do problema da pessoa com deficiência, das pessoas que tem mobilidade reduzida. Quando atravessamos é realmente uma dificuldade. Há outro problema que eu gostaria de destacar que são os motoqueiros. Nós temos um grande problema com os motoqueiros. Eu sou cadeirante e sendo uma pessoa cadeirante eu atravesso várias vezes no semáforo. Toda hora temos que ver se não vem motoqueiro, porque ele passa no semáforo vermelho mesmo e, mesmo que eu tenha rogado algumas pragas – desculpem, mas eu tenho rogado algumas pragas contra eles -, eles continuam passando no vermelho. É algo que precisa uma verificação porque o motoqueiro não nos vê. O primeiro carro está vendo a gente, mas o motoqueiro que está vindo lá atrás não está vendo. Ele está achando que não há ninguém atravessando. Ele vai embora e isso pode nos pegar ali e já aconteceu várias vezes; eu vejo motoristas que percebem isso e colocam o braço para fora querendo avisar o motoqueiro. Sei que aqui o problema é o tempo semaforico e aí eu vou dizer uma realidade minha. Sou cadeirante como eu já falei e eu sou canhota; a botoeira do meu semáforo fica do lado direito da rampa e então, antes de chegar na rampa, paro, manobro, aperto a botoeira e depois tenho que manobrar novamente e ir para a rampa e com isso já perdi um tempo de semáforo vermelho. Quando eu vou começar geralmente já está piscando. Isso acontece em vários lugares. Acho que a gente precisa verificar realmente. A pesquisa já concordou comigo numa coisa que já sabia que é que as mulheres não param nos semáforos vermelho. Eu acredito e acho que seja por insegurança. Elas têm medo de pararem no semáforo, serem assaltadas e então elas acabam correndo esse risco. Eu já havia percebido isso na minha realidade. Acho também que a pesquisa há de concordar que o vermelho piscante não traz segurança. Ele não é mais seguro, ele é inseguro, porque ninguém sabe quando está piscando se deve ir ou não. Eu já vi várias vezes pessoas que iniciam a travessia e voltam porque isso traz insegurança. Quando eu comecei a dirigir alguém falou para mim que a maior causa de acidentes é a insegurança, é quando você hesita numa travessia, numa conversão; ou você vai ou você para. Se você está dirigindo um carro e vai fazer uma conversão e começa naquela hesitação, provavelmente vai provocar um acidente. Então quando estamos ali e ficamos hesitando – vou ou não vou – poderá ser atropelado por isso. Desculpe o argumento de vocês dizendo que prezam pela segurança, mas este vermelho piscante para mim não traz segurança nenhuma nem para o pedestre que vai iniciar a travessia e muito menos para o motorista que está vendo ali a pessoa que vai ou não vai. E, por favor, façam uma campanha para os motoqueiros, pois realmente para nós é muito arriscado. Eles não nos veem e não respeitam a faixa de pedestres.

Ana Carolina - acho que a gente já teve várias discussões sobre isso aqui e há um pouco de frustração da nossa parte da sociedade civil porque eu sinto que essa discussão fica muito na defensiva. A gente traz e expõe aqui alguns problemas sobre a realidade e recebemos respostas do tipo “não, a gente está preocupado com isso”. Esse é o espaço de discutirmos soluções, discutir como vamos vai melhorar a situação e entendo que a gente

tem que trabalhar em cima da realidade e não do que deveria ser. Uma coisa é dizer que essa é a melhor programação possível e o problema é que as pessoas não conhecem e outra coisa é dizer que foi programado assim e, no entanto, por causa disso e daquilo, não funciona a contento. Precisamos pensar em como resolver parte dessas limitações que a gente identifica na prática. Entendo que a exposição que a Meli traz aqui é justamente isso: como, na prática, as pessoas absorvem a ideia dessa programação e lidam com essa programação? Como os motoristas e os pedestres lidam com essa programação e qual a consequência disso para a falta de segurança para os pedestres de uma maneira geral? O que pedimos aqui é que a gente precisa entender melhor a realidade e realizar ações práticas para lidar com essa realidade. Não adianta nos lamentarmos por causa da falta de educação, disso ou daquilo, porque a gente já tem experiências que mostram que quando houve ação intensiva de fiscalização em alguns pontos da cidade, as mortes caíram. Então, o papel da prefeitura não é ficar esperando que as pessoas mudem a cabeça delas e que de um dia para o outro elas acordem e falem *“agora eu vou respeitar os pedestres”*, mas justamente trabalhar ativamente para mudar esses comportamentos. Acho muito temerário quando se coloca na conta do pedestre, porque em muitos casos acaba sendo isso. Os pedestres acabam sendo culpados por um sistema que não compreendem como funciona e não gostam; não se sentem contemplados da forma como essa programação está colocada. Se conversarem com pessoas atravessando a rua durante duas horas ouvirão um monte de pessoas reclamando. Isso é um dado da realidade e não uma lenda. A experiência é o mais importante de tudo porque é a partir delas que a gente toma a decisão se a gente vai correr ou não na hora de atravessar a rua. A partir da experiência é que a gente vai decidir se vale a pena ou não ficar esperando abrir de novo o farol para a gente ou a se gente vai atravessar na fresta, quando não está vindo carro. Enfim, é a partir da experiência que a gente sabe que se tem só moto na frente é melhor a gente esperar um pouco, mesmo que esteja verde para a gente, porque a gente sabe que a chance deles furarem o farol vermelho e nos atropelarem é muito alta. Era isso que eu queria chamar atenção porque é uma questão que não devemos mais ficar presos em defender se isso é bom ou não. Temos um problema que é um alto índice de atropelamentos que precisa diminuir e está relacionado a vários fatores. Há um fator do desenho do espaço viário e das velocidades e o desenho também estimula as altas velocidades e tem o fator da programação semaforica que acaba fazendo com que alguns comportamentos aconteçam. Eu entendo que no próprio princípio da visão zero é assim também que a gente olha; como seria o ideal, como as coisas acontecem e é assim que a gente olha. Enfim, acho que a gente precisa tentar ir para um lado um pouco mais produtivo para tentar encontrar soluções.

Lilian - sobre a fala da Sandra e a falta de respeito dos motoboys os motociclistas, na verdade, desde que teve o processo da ZMPP, fizemos várias contagens de desrespeito com motos e demais veículos, porque a moto chamava atenção já que estava despontando como um grande perigo. O que acontece na verdade é que a moto nunca desrespeitou mais do que o veículo. Está sempre 1% a mais 1% a menos de obediência à travessia; ou seja, os motociclistas respeitam o mesmo tanto que os condutores. No entanto eles entram nos corredores e você não percebe, pois ele sai com a velocidade maior; mas o respeito do motociclista é o mesmo que o do condutor. Para mudar esse perfil do motociclista, é preciso mudar o do condutor porque esse atropelamento, essa insegurança que a gente tem com a moto, é inerente do instrumento moto. Isso porque o motociclista cabe em qualquer lugar, ele é menor, a gente não vê e ele vem com maior velocidade, mas não tem haver com a falta de respeito; ele respeita a mesma coisa que os outros condutores. Quanto às mulheres

respeitarem menos a gente já coletou os dados para entender. Pesquisamos com elas porque não respeitam a travessia. O resultado deve sair ainda esse ano e a gente espera publicar a resposta para isso; pelo menos as hipóteses que levantamos.

Salim – bom, lá vem o chato novamente, o insensível que não gosta de pedestre, que acha que o pedestre atrapalha o trânsito, mas não é bem assim. Não estou na defensiva como foi falado, mas eu gostaria de fazer algumas colocações; primeiro, quando foi falado do homem faixa houve uma falha nossa no sentido de conversar com os pedestres. Na época que foi feito o homem faixa foi dado uma ênfase para atravessar na faixa e não aproveitaram para mostrar a mudança do paradigma, dos tempos e as estações se misturam. Colocaram o homem faixa que foi bem legal, mas não tocaram no assunto da mudança no tempo de vermelho para os pedestres. Foi uma falha de comunicação nossa na época. Segundo, não é *achômetro*. Dessa maneira é mais seguro para o pedestre porque foi feito pensando na segurança do pedestre. A nossa falha é não conversar com um pedestre e explicar para ele. Não é que é mais perigoso; todos falaram que na insegurança, na falta de entendimento. Inclusive a Ana falou: *é, mas é um motivo, a realidade é essa* e aí eu realmente não sei como lidar. As pessoas não respeitam e é a realidade e aí eu vou pedir apoio de vocês. Não sei como fazer, mas eu garanto que estamos pensando na segurança do pedestre. Segundo, e neste sentido eu concordo com a Meli 100% ou 101%: fiscalização por radar nos semáforos. Eu sei, eu já conversei com dois ou três secretários, o pessoal diz que eu sou meio chato, pois eu sempre tento vender esse peixe. O semáforo não tem luz amarela, vermelha e verde? Então tem que ter o radar, o semáforo tem que nascer com o radar de fiscalização eletrônica e tem que ser um equipamento único. Se eu tenho 6.500 semáforos em São Paulo, eu tenho que ter 6.500 radares para fiscalizar porque se não for assim a fiscalização fica muito falha. Como nós não temos gente e nem fiscalização suficiente, o motorista se sente seguro em cometer infrações. Ele sabe que não vai ser penalizado; então eu concordo 101% quando a Meli fala e isto já foi falado várias vezes aqui também. O radar é bem interessante. Não sou insensível e não estamos na defensiva. É apenas uma visão um pouco mais técnica; a Ana tem uma visão um pouco mais social da coisa que não sei explicar o termo exato, mas acredito que nós todos queremos a mesma coisa que é que o número de acidentes seja zero.

Mauro - acho que a gente tem bastante elemento para dar uma encaminhada; eu queria fazer uma proposta para ver como a gente anda. Pelo que eu entendi, a proposta que a Meli trouxe está dando uma mexida: primeiro revelando que a gente já tem muitos dados; segundo revelando também que nós temos uma questão que em se discutindo ou não essa política de homenzinhos vermelhos que começam a piscar, pelo menos a gente está chegando numa conclusão - o Salim acabou de trazer um reforço disso - e ela está sendo mal comunicada. Do ponto de vista dos próximos passos o que eu sugeriria é que a gente se mobilizasse nesse tempo até a próxima reunião para ler e talvez a própria Lilian pudesse apresentar os resultados das pesquisas que já foram feitas. Tenho a impressão de que alguns dados devem estar desatualizados, p.ex. a questão dos motoboys/motociclistas estarem desrespeitando tanto quanto os automóveis, tenho impressão de que é um dado desatualizado. O que a Meli trouxe e que acho que complementa o que o Salim falou, é que mesmo se todos nós e aí não há o que discutir – DENATRAN, sei lá quais os órgãos – chegarmos à conclusão de que não há o que mexer, que não podemos mexer nessa política, pelo menos que a gente entenda se os pedestres estão sabendo que isso funciona. O que a Meli está trazendo é um dado que é muito importante. Em algum momento durante

a travessia tem alguém estressado que sai correndo porque acha que vai ser atropelado. Vemos isso a cada segundo. Minha sugestão é rever os dados das pesquisas existentes e, neste sentido, se a Lilian pudesse fazer um compilado e nos mandar é legal, mas acho que é importante vermos juntos e depois dizemos o que tem que ser atualizado e aí sim se planeja uma pesquisa. Entendi que a Lilian já concordou e deve ter até alguma verba milionária para fazer a pesquisa. Eu colocaria dois padrões de ações, pois não adianta ter uma pesquisa sem ação em cima: a primeira rever a comunicação do Maio Amarelo; será em maio, nós estamos em dezembro e se fizermos uma pesquisa ou pelo menos revermos os dados antes, provavelmente a gente vai ser capaz de sair com uma campanha de comunicação muito mais inteligente do que a que tem sido feita. Hoje as pessoas são instadas a olhar para todos os lados, o foco é sempre no pedestre, mas na verdade o que nós estamos vendo aqui é que temos questões com os motoristas. Então acho que a gente pode fazer um Maio Amarelo muito mais efetivo e muito mais legal que todos nós participemos. A gente tem estado fora dessa conversa e eu acho que agora esta câmara temática acabou de se inserir e talvez a gente consiga pautar isso aqui. A segunda em relação à fiscalização. O Salim trouxe um dado sensacional. São 6.500 semáforos; por que nós não temos 6.500 radares? Na verdade nem que não tenha os 6.500, mas quantos nós temos hoje? Acho que o fato dele ter dificuldades de convencer secretários que se trocam e a gente tem, infelizmente, convivido com essa troca inacreditável, pois não temos secretário que dura um ano nesta secretaria. Eu acho que a gente tem o dever como câmara temática de propor com os dados da pesquisa existentes e da nova. Temos uma questão e eu proponho isso. Vamos ouvir e vamos marcar para próxima reunião uma discussão sobre o assunto ou até preparamos nesse tempo sobre o que já tem e o que a Lilian poderia organizar, discutimos qual os dados que precisam ser atualizados e depois discutimos esses dois parâmetros - comunicação e fiscalização -.

Michele – sim, acho que esses são os principais encaminhamentos dessa reunião. As campanhas, a lição de casa, esse fórum aqui que está participando da reunião e a fiscalização que é a equipe do Canhadas que também está por aqui.

Lilian - o Mauro falou que o dado pode estar desatualizado, mas não, o dado sobre o respeito dos motociclistas é atual. Ele foi feito na época da (inaudível), mas também agora na Nota Técnica 265 que saiu e eu aceito sim o convite para fazer esse compilado dos dados. Acho que é muito importante, tem muita coisa legal que vocês vão gostar e acho que vai dar uma discussão bem rica em relação a isso. Podemos marcar para uma próxima reunião e já trago, envio para vocês e apresento. Pode ser?

Michele – perfeito, pode ser colocada como pauta da próxima reunião.

Dawton – eu acho que esse encaminhamento do Mauro foi muito bom e está muito claro que o ambiente tem o poder de influenciar as nossas escolhas em todos os momentos; quando nós somos pedestres, motoristas ou quando somos motociclistas. E está muito claro que nós somos capazes de planejar esses novos espaços e essas câmaras temáticas tem esse objetivo; de focar nessas providências e tudo isso é uma construção, descobrir os novos ângulos como já foi colocado e novos caminhos. O importante é que nós consigamos buscar o equilíbrio em tudo isso. Sem dúvida nenhuma o pedestre é o elemento mais importante do que estamos tratando, mas eu acho que quando se propõe uma atualização de pesquisa e se propõe em cima dessa pesquisa uma ação onde temos também uma

fiscalização, o resultado dessas pesquisas e ações conjuntas sempre tem sido muito bons nesse tempo todo que a gente está na CET. Acho que é isso; a gente tem que realmente buscar em cima das pesquisas uma nova ação e podemos encaminhar dessa forma.

Michele – sim Dawton, eu anotei os encaminhamentos e acredito que é a melhor forma.

Meli – gostaria apenas de propor uma coisa, sei que é meio difícil o diálogo, a aproximação, mas a CET poderia tentar. Temos o trabalho da CET em fiscalizar e fazer campanhas educativas junto aos motoristas e falo motorista porque é o único que passa pelo processo de capacitação. P.ex. ninguém tira CNH para ser pedestre ou ciclista; já o condutor de moto, de motorizado, sim. A CNH é a oportunidade de ter contato com a preparação, com conhecimento do comportamento. Neste sentido a CET poderia tentar sensibilizar ou conversar com o DETRAN daqui de São Paulo, para que o Centro de Formação de Condutores reforçasse essa parte de convivência harmoniosa segura com os modos ativos; tanto pedestres quanto ciclistas. Sei que é difícil, mas é possível porque geralmente a maioria das pessoas que tiram carta, se perguntarmos, elas vão dizer que as Auto Escolas passam batido nesse assunto. Não sei como poderia ser feito, talvez um convênio entre CET e o Centro de Formação de Condutores aqui de São Paulo. Eu já fiz um trabalho assim para o DETRAN São Paulo em uma aula online, mas não sei se este trabalho é passado. Tenho certeza que o trabalho da CET teria outro peso. É outra proposta que a gente faz.

Michele – desculpe, mas não ficou claro para mim: foco no pedestre?

Meli - o foco é o DETRAN, que controla o Centro de Formação de Condutores que, por sua vez, tem o sindicato das Auto Escolas e há lá um representante. Seria para a CET nesse caminho sensibilizar o DETRAN para que o processo de formação dos condutores chame bastante atenção do futuro condutor - seja de moto, de carro, ônibus ou caminhão -, para convivência harmoniosa com os modos ativos, os modos não motorizados, pedestres e ciclistas. Pedestres e ciclistas não passam pelo processo de formação e educação de trânsito; ainda não é matéria obrigatória nas escolas, infelizmente. Enquanto isso não acontecer, a CET, também no processo educativo, tentar fazer um convênio ou algo parecido para garantir que as Auto Escolas preparem o condutor para obedecer o que o código define para o pedestre e para o ciclista. Eu tenho certeza que esse é o primeiro passo até para a gente conseguir que o ciclista também respeite e pare na travessia do pedestre. Não vou entrar no mérito aqui, mas é uma atitude defensiva a do ciclista; não é correta, mas é defensiva dele. Entenderam?

Michele – sim; inclusive o DETRAN está com um treinamento grande de regularização do motofretista. Estão com 25 mil vagas em EAD. Talvez seja o momento de inserir essa pauta.

Meli – mas não somente para motos.

Michele – entendi.

Meli – p.ex. quando for renovar a carta, até os motoristas já formados, não sei, pois não sou dessa área, mas alguma coisa assim, pegar no pé porque eles ensinam só o condutor fazer manobra, fazer baliza e acabou. Não se ensina que o motorista deve respeitar a faixa de pedestre, parar no semáforo amarelo, que não deve ficar fechando ciclista, enfim, não é o

mérito aqui da bicicleta, mas entraria também. É muito mais fácil a CET se aproximar do que a gente e se precisarem de nós, também apoiaremos. Se for necessário participar de reuniões, ajudar a preparar alguma coisa, a gente também está disposição. Tenho certeza que a sociedade tem o maior interesse em colaborar. Envolve a pessoa idosa, a pessoa com deficiência, a criança, etc.

Michele – ok, vamos lá. Lilian, tecnicamente, qual é o encaminhamento da pesquisa? Esse pedido que foi feito? Como nós devemos formalizar?

Lilian - peço que enviem uma solicitação para o meu Superintendente, Sérgio Amaral e para a Ana Paccolo que é a Gerente da Universidade Corporativa. Passarei depois para você pelo WhatsApp direitinho o e-mail dos dois. É só vocês solicitarem a pesquisa oficialmente, mas por aqui eu já vou dar ciência para eles e começar a fazer os trâmites do que é necessário para ser feito.

Michele – o que eu preciso agora do Mauro e da Ana Carolina é que formalizem; que façam um Ofício .Vocês podem fazer e encaminhar para o cmtt@prefeitura.sp.gov.br.

Mauro – tudo bem, como estamos oficialmente aqui, numa reunião gravada e oficial da câmara temática achei que isso não seria necessário, mas se querem mais detalhes, ok, vamos ver. Nós estamos falando da pesquisa, mas nós estamos também dizendo que essa pesquisa vai usar os inputs que a Lilian falou; que já existe e que a gente não conhece. Então acho que é importante a gente ver isso antes, pois ela pode dizer “*não, esse dado já existe*”, etc. A gente tem que ver essa pesquisa para poder formalizar. Eu não faria esse pedido agora porque nós combinamos que a Lilian vai mostrar o que está feito, ela falou que os dados estão atualizados, então deve ser coisa recente.

Lilian – Mauro, o que tem atualizado na verdade é a pesquisa de *respeito*; a do *vermelho piscante* não é atual. Eu acho que se vocês fizerem agora devem fazer apenas o pedido da pesquisa; pode falar apenas o objetivo, que é maior segurança para travessia do pedestre porque daí já vai adiantando para mim os trâmites. Uma semana, duas é muito importante; apenas pedir oficialmente, porque daí eu já vou dando continuidade. A partir do que a gente decidir dos meus dados, aí sim a gente fecha quais são os tipos de instrumentos que a gente vai usar, se vamos fazer por questão ou outros. Daí a gente escolhe o instrumento de pesquisa. Portanto, se já tiver o pedido da pesquisa lá, para mim já adianta.

Mauro – ótimo, conversamos e a Meli dá aquele pontapé inicial. A gente ajuda na formatação do pedido.

Michele – perfeito; então ficaram esses três encaminhamentos: o primeiro é o pedido oficial da pesquisa com o escopo do que vai ser feito; o segundo é trabalhar em cima de campanhas se esta for a maneira mais segura e identificada pela equipe técnica de semáforo da CET. Então eu acho que nós temos que reforçar campanhas explicando para o usuário o funcionamento.

Meli – as campanhas também precisam das pesquisas e acho que a pesquisa vai ser um instrumento importante para ela atingir o alvo porque senão, de repente estaremos transmitindo uma mensagem usando uma linguagem que pode ser um desperdício de verba

e não atingir a campanha. A campanha fica muito mais utilizada quando a gente já tem os resultados da pesquisa. Geralmente é feito assim.

Michele – ok. Acho que o ideal inclusive era fazer a pesquisa antes e depois para ver a eficiência.

Meli – exatamente, isso é o mundo ideal.

Michele – e trabalhar em cima da fiscalização dedicada também; eu acho que é um dos principais pontos.

Salim – boa Michele.

Meli – ah...é o radar.

Michele – ou mesmo com equipes operacionais como foi feito lá atrás e que vimos o resultado de 10% para 25% de respeitabilidade em cima de uma organização dedicada; talvez seja um bom encaminhamento.

Meli – coitado dos meninos, eles não dão conta, é pouca gente na operação.

Salim – gostaria de fazer mais uma pergunta sobre a pesquisa. Essa porcentagem de 10% para 25% foi em quanto tempo?

Lilian – basicamente foi em um ano. Nós soltávamos algum dado da pesquisa quase que semanalmente. Foi um acordo entre a imprensa da CET e os meios de comunicação. Então ela passou para Folha de São Paulo, o Estado de São Paulo, os principais jornais e a televisão. Eles tinham esse contato com o público e enquanto isso aqui na CET a empresa toda focou na fiscalização. Durante a campanha chegamos a ter até 40% de obediência, mas como acabou, hoje temos 25%. Uma coisa que todo mundo me falou muito mesmo em relação ao respeito é que muitas vezes o motorista não para por conta do comportamento do pedestre. Ele não sabe o que está acontecendo no momento, pois há pedestre que desce para fumar, fica no celular, está conversando com outro, enfim, em função de algumas atitudes o motorista não para. Há várias questões; 25% é pouco, mas foi o que foi consolidado em um ano. Então podemos falar que foram 10% consolidado em um ano, mas que durante a campanha chegou a 40%.

Salim – mas esses 10% correspondem a 150% de aumento na respeitabilidade.

Lilian – sim, mais que o dobro porque antes eu acho que era 9,8% o respeito. É claro que depende muito do ambiente, pois há locais p.ex. que o respeito é 80% e há locais onde o respeito é zero. Depende muito do ambiente do que a gente está falando. Quando você vai trabalhar a fiscalização você pode trabalhar inclusive nesses ambientes de menor respeito e daí traçar um planejamento para cada local.

Meli – queria fazer duas observações. Se a gente consegue um maior respeito tendo a mídia como apoio dizendo que haverá fiscalização, é uma coisa que dá para fazer sempre. É só deixar espaço comprado na mídia e colocar isso todo dia, não precisa parar. Não é só

na época da campanha “x”; outra coisa também é que a faixa de pedestre é respeitada no mundo todo e de onde copiamos a ideia, das cidades da Europa, das cidades dos Estados Unidos, ela é respeitada. Eu tive a oportunidade de ouvir, de participar de alguns encontros com técnicos destas áreas ou mesmo motoristas e nunca ouvi o motorista falar que ele não respeita porque ele não sabe se o pedestre que está perto da faixa obedece ou não e então por isso que ele não respeita. É simples assim, você está na faixa e vê pedestre perto, você para; se o pedestre não faz nenhuma menção de atravessar você consegue ver. Quantos segundos você perdeu nisso? Quantos segundos vale uma vida? É daí que veio a história de tornar obrigatório o gesto de mão para o pedestre que já é tão sacrificado. Eu não sou contra porque eu faço o gesto de mão; o que não pode é tornar isso obrigatório porque se não, você desvaloriza a faixa. Qualquer motorista que vê um pedestre na faixa ele para; se o pedestre está falando no celular, fumando, olhando para o céu, ele prossegue. Quantos segundos foi essa manobra? Ele vai perder alguma coisa importante na vida dele? Acho que a vida humana, a segurança e o respeito ao pedestre vale mais do que esses poucos segundos que ele parou para ver se o pedestre ia atravessar. Só ouço esse argumento aqui no Brasil.

Dawton - eu acho que você tem razão Meli e na verdade acho que é preciso fazer uma grande campanha, uma campanha tipo - vou dar um chute aqui - *Janeiro Branco*. Falar apenas do respeito à travessia de pedestre p.ex. Uma grande campanha na prefeitura com relação a isso. É uma batalha e um grande desafio realmente fazer com que todos os modais, motorista de carro, de ônibus, de moto, de bicicleta, respeitem o pedestre. Eu acho que isso tem que fazer parte de uma grande campanha e essa campanha tem que ser constante; não tem que ter época. Claro que se você estabelece uma data, uma época e a coloca como símbolo ela vai crescer muito. Todos os anos ela vai sendo reforçada. Podemos tratar dessa forma, mas acho que deve ser uma campanha muito grande mesmo e merece que seja assim. Temos que trabalhar nesse sentido.

Michele - concordo com você; a campanha é uma das maneiras mais eficientes.

Dawton - e devemos utilizar realmente a tecnologia a nosso favor. Tudo que for possível utilizar a favor do pedestre deve ser inserido nesse processo.

Élio - acho que uma coisa que precisa avançar mais e que está de bom tamanho são as *frentes seguras*. Ela não só é segura para bicicleta e moto, mas também ela aumentou esse vão que o motorista tem que atravessar; desta forma ele é constrangido, ou seja, é uma distância longa para atravessar no amarelo e também há a visualização do pedestre na faixa de segurança. Eu tenho aqui faixa que não tem a *frente segura* e eu quase fui atropelado por que não deu tempo e o pessoal partiu. E aí é uma mistura de moto com carro sem a visão do pedestre. Acho que precisaria reforçar e onde haja semáforo e travessia de pedestre, que haja a *frente segura* também.

Michele - obrigada senhor Élio. Registrado aqui. *Frentes Seguras* foram implantadas várias esse ano. Você tem esse número Canhadas?

Salim – é meta da CET implantar em quase todos os locais na realidade.

Canhadas – foram implantadas muitas. Exatamente o número e não tenho aqui.

Michele – foi superior ao que tinha sido proposto.

Canhadas – e o que o Salim falou agora está correto. Todo projetista já está fazendo projetos colocando a *frente segura* (Box).

Lilian - falando da *frente segura*, fizemos uma pesquisa e ela é sim unanimidade. Os pedestres, os condutores de outros veículos e os motociclistas se sentem muito seguros com ela e esse é realmente um projeto com quase 100% de aprovação. Traz a sensação e a percepção de segurança.

Michele - mais alguma contribuição? Com uma pauta ocupamos nossa reunião toda, que foi muito bem explanada e abordada.

Meli - sinal que ela é importante.

Michele - sem dúvida. Dawton gostaria de fazer algum complemento? Mauro, que fazer o fechamento?

Mauro - a gente está bem encaminhado, andamos bem. Só queria lembrar que aqueles outros dois assuntos, principalmente a fiscalização, corremos o risco da secretaria de subprefeituras nunca querer falar desse assunto porque o assunto é um vexame. Acho que é importante a gente pautar, é importante ter peso, pois se não tiver retorno, que o secretário mande um ofício para eles pedindo esses dados. Não podemos ficar sem retorno em uma câmara temática.

Michele – o Dawton havia dado essa sugestão. Ele vai falar com o Modonezi. Da nossa parte fechamos tudo. Por vocês?

Mauro – bom final de ano para todos.

Michele – obrigada pela participação de todos, Salim, Lilian Rose e Meli.

Evely – colocou a proposta sobre o Calendário-2022: reuniões das câmaras temáticas iniciarem em fevereiro.

Lilian – apenas para saber, na próxima reunião eu já apresento o compilado da pesquisa? Entro em férias dia 14.02, portanto seria bom que a reunião fosse antes.

Michele – sim.

Dawton – muito obrigado a todos. Feliz Natal e Ano Novo.

Paulo Eduardo – bom ano e boas festas a todos.

Pautas:

- **Proposta para realização de pesquisa com pedestres a respeito da percepção sobre a segurança nas travessias com semáforos de pedestre.**
Conselheiros da Câmara Temática, com a participação de **técnicos** da equipe do **Departamento de Controle de Semáforos** e da **Gerência de Segurança de Tráfego**.
- Com relação às duas outras solicitadas, **Lei das Calçadas em São Paulo** e **Caminhabilidade no Centro de São Paulo**, aguardamos retorno das Pastas responsáveis, SMSUB e SPObras, porém, até o fechamento das pautas não obtivemos resposta com relação a participação ou apresentação deles.

CHAT: 07.12.21

[Ontem 11:33] Meli Malatesta (Convidado)

Objetivo também é o correto entendimento por parte do pedestre

[Ontem 11:43] Meli Malatesta (Convidado)

Radar é muito mais barato do que o preço de vidas perdidas em atropelamentos