

69ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRÂNSITO

Data: **27/10/23**

Horário de início: **12h10** (online)

Duração: **2h27m**

Participantes:

Bruno Santana do Nascimento

Celso Gonçalves Barbosa

Christina Borges

Dawton Roberto Batista Gaia

Eduardo Reis – SPTrans (Convidado)

Júlio

Lilian

Lucian CTB

Michele Perea Cavinato

Paulo Bossi

Ricardo Airut Pradas

Richard Melo da Silva

Sandra Ramalhoso

Telma

Pautas:

1. Travessias Elevadas: Conceitos, exemplos de locais onde elas foram implantadas com bons resultados, terminais de ônibus e lista de projetos a serem implantados — CET;
2. Apresentação da pesquisa: "**Perfil dos Usuários de ônibus da cidade de São Paulo**" — SPTrans.

Informes:

1. Apresentação do modelo e a metodologia usada para a pesquisa de satisfação do usuário, e de que forma ela está relacionada à remuneração das empresas de ônibus — SPTrans;
2. Audiência Pública sobre o transporte "Atende" — Sandra Ramalho;
3. Eleições CMTT — SMT.
 - a. Reunião da comissão eleitoral: 04 de outubro;
 - b. Publicação do Edital no DOC: Próxima semana;
 - c. Abertura das inscrições: 27 de novembro;
 - d. Eleição: 22 e 23 de janeiro;
 - e. Posse: 23 de fevereiro (1ª reunião ordinária do CMTT de 2024);

[00:00:04] Celso Gonçalves Barbosa — Sessenta e nove reunião ordinária do CMTT (Conselho Municipal de Trânsito e Transporte). Hoje serão abordadas duas pautas: a pesquisa do perfil dos

usuários de ônibus da cidade de São Paulo, realizada pela SPTrans (São Paulo Transporte S/A) e as travessias elevadas que têm sido implantadas com grande sucesso pela CET (Companhia de Engenharia de Tráfego). A pesquisa, traduzida pela SPTrans, tem por finalidade conhecer o perfil socioeconômico dos usuários. Abrangendo informações demográficas, familiares, econômicas e laborais e, desta forma, auxiliar diversas áreas da empresa na definição das políticas públicas que serão adotadas. Quanto a travessia elevada, ela é um elemento moderador de tráfego e contribui para a segurança, permitindo que os pedestres e condutores tenham uma melhor percepção do espaço viário, além de obrigar o condutor do veículo a reduzir a velocidade nesse espaço. Aqui, a CET apresentará o conceito desse dispositivo e trará exemplos de locais onde as travessias elevadas foram implantadas, bem como os seus resultados. Além das pautas, também traremos alguns informes importantes ao grupo, como modelo e a metodologia usada para pesquisa de satisfação do usuário. Informações da audiência pública sobre transporte Atende. E, por fim, as eleições do CMTT, já que em fevereiro do próximo ano se encerra a gestão desses conselheiros e daremos posse aos novos eleitos. Declaro aberta essa sessão e desejo a todos uma ótima reunião, agradecendo mais uma vez a presença de todos. Dizer que é uma honra para mim participar dessa comissão, como de todas as demais. Uma boa reunião para todos, muito obrigado. Passo a palavra para quem vai continuar. É o Dawton, Michele? Quem que vai continuar?

[00:02:09] Michele Perea Cavinato: Obrigada, secretário. Dawton, toca aí, secretário executivo nosso aqui do CMTT.

[00:02:24] Dawton Roberto Batista Gaia: Primeira apresentação do modelo de metodologia usada para a pesquisa de satisfação do usuário e de que forma ela está relacionada à numeração das empresas de ônibus. Quem que vai apresentar é a SPTrans, quem vai apresentar?

[00:02:47] Christina Borges: Sou, eu, Christina, Christina Borges.

[00:02:48] Dawton Roberto Batista Gaia: Oh, Christina, bom dia, Christina.

[00:02:51] Christina Borges: Tudo bem? Da Assessoria de Pesquisa aqui do Planejamento.

[00:02:56] Dawton Roberto Batista Gaia: Bom dia, Christina.

[00:02:57] Christina Borges: Bom dia, posso já iniciar?

[00:02:59] Dawton Roberto Batista Gaia: Por favor.

[00:03:01] Christina Borges: Eu resumo uma linha geral de como é feita essa pesquisa. Aqui, comigo, tem dois colegas, dois ilustres pesquisadores, o Paulo e o Wilson. Não é essa, não é o perfil, é metodologia, Paulo. Vamos falar em linhas gerais, como é feita essa pesquisa de perfil. Essa pesquisa, o que ela é, a gente vai colocar aqui para frente. É uma pesquisa quantitativa que a gente realiza com os usuários, pega a percepção e opinião dos usuários e usa o perfil básico desses respondentes para qualificar as opiniões de acordo com vários grupos que compõem a nossa demanda. A gente usa escalas de atitude, a Estapel e o Lickert, também perguntas e concordância, insatisfação. A gente tem uma série histórica dessa pesquisa de alguns anos que a gente foi, vamos dizer, aprendendo com ela e aprimorando, já que é uma técnica que é aplicada à mobilidade urbana. A gente trabalha muito, muitas empresas públicas e gestoras adotam essa mesma técnica, que são entrevistas pessoais em terminais e pontos de parada. Conforme um anexo que foi, vamos dizer, que ele foi assinado com as empresas operadoras, que se comprometeram a adotar e aceitar esse procedimento de avaliação do serviço. Da mesma forma que temos os indicadores do IQT (Índice de Qualidade do Transporte), nós temos a pesquisa de satisfação. É uma pesquisa grande., são oito mil (8000) entrevistas. Ela é bem grande, proporcionalmente, ela é mais calibrada que a pesquisa OD (Pesquisa origem e destino) do metrô, porque o nosso objetivo é ter um resultado para cada lote de serviço. Sendo que dentro do lote, nós temos os setores, o consórcio e as empresas. Então, a gente tem uma margem de erro bem segura. O resultado sai por lote e por empresa, dentro dos três (3) grupos operacionais, segundo os quais o nosso transporte está organizado, que é o: Estrutural, Local de articulação regional e Local de distribuição. Estrutural nessas regiões mais centrais, com corredores, articulação regional, como o nome diz, faz um intermediário entre a parte mais periférica da cidade e a distribuição também faz a

distribuição mais local. A representatividade, depois ela se dá por lote e depois aqui a gente tem esses lotes, todos por tipo de grupo operacional, tem os consórcios, as empresas. Então, a gente consegue ter uma avaliação das empresas e de algumas linhas das empresas, não todas de uma vez. O que nós coletamos? Nós coletamos um perfil — que é o perfil de controle, sexo, idade, escolaridade, classe social, cor — que é um decreto, inclusive, da prefeitura. A gente faz a pesquisa perguntando sobre atributos, sobre variáveis no conforto, o que entra no conforto: ventilação, iluminação, limpeza. Por exemplo: quantidade de pessoas, bancos, e daí tem uma nota, sempre uma escala de um a cinco (1 a 5), e para cada variavelzinha é dada uma nota que depois se consolida. Aqui, a gente está mostrando só um pouquinho. Depois se consolida no atributo. Rapidez é a mesma coisa: o tempo de espera nos pontos, nos terminais. Essa é a ficha técnica que consta do contrato do anexo assinado pelas empresas no novo contrato de prestação de serviços. Nós calculamos depois as questões, essas médias todas e tiramos um índice. Por isso que a gente chama de índice, porque ele é um agregado de vários indicadores, ele dá um índice de um a cinco (1 a 5). Todos esses dados a gente tem uma segurança máxima no controle desses dados, a gente obedece à [Lei Geral de Proteção de dados](#). A amostra é muito bem controlada, entre usuários habituais dos sistemas e subsistemas. A amostra é por linha. Dentro de um grupo operacional, tem um conjunto de linhas que estão amostradas na nossa pesquisa. Tem um controle de sexo e faixa etária também, e a pesquisa é feita em horários de pico, somente nos dias típicos da semana. Não vou fazer sábado e domingo. A gente pega quem está usando mesmo no volume máximo, naquele usuário habitual, que reflete, vamos dizer, o perfil do usuário, que é outro assunto que a gente vai falar um pouquinho para frente. As questões todas são colocadas numa plataforma de altíssima segurança chamada QuestionPro. Na verdade, parece pouca coisa, mas nós temos cem (100) perguntas nessa pesquisa de satisfação que dá, mais ou menos, oitocentas mil (800.000) respostas. São oito mil (8000) entrevistas, então é o volume de dados bem grande, mas, que fica numa plataforma de segurança máxima com algumas redundâncias. Depois esses dados levantados, a partir da entrevista, eles já caem na plataforma e se começa a qualificação e o processamento de dados que a gente faz, os testes estatísticos, os cruzamentos por lote, por empresa. Enfim, para dar uma fidelidade bem absoluta. No final, nós calculamos o quê? Calculamos o índice de satisfação do usuário, que é essa questão que eu falei para vocês, que são essas médias calculadas de satisfação a partir desses oito (8) fatores e trinta e quatro (34) atributos, que gera esse índice de

satisfação, que varia de um a cinco (1 a 5). Esse índice de satisfação, ele integra, depois, outros atributos do IQT. A grande inovação é que, a partir do novo contrato, nós conseguimos inserir a percepção da população, daquele que usa e não apenas o olhar técnico, medido, quantificado. É bastante importante, é bem significativa a importância da participação, da satisfação do usuário como um indicador, um complemento importante que tem o mesmo peso dos outros indicadores na avaliação dos serviços. Isso é comum, apesar da gente estar falando agora dessa novidade aqui, mas as empresas todas trabalham muito com foco no cliente, na avaliação dos atributos, tentando sempre com isso, promover uma melhoria contínua dos serviços de transporte. A partir desses resultados, as empresas podem traçar os seus planos de ação para aquele ano, para aquele período, é bastante relevante, bastante importante. Apesar da dimensão da pesquisa, do tamanho, oito mil (8000) entrevistas, a gente fica quase três (3) meses fazendo. Nós contratamos empresas que trabalham por grupo operacional e uma empresa supervisora técnica desses dados todos que ficam entrando na plataforma, a empresa fica qualificando, fica verificando. Enfim, se o questionário está completo. É um trabalho bastante grande, mas ele, na verdade, traz, ele tem uma importância muito grande para a mobilidade da cidade, para qualificar cada vez mais a nossa prestação, nosso apoio de gestores às empresas contratadas. Resumidamente, é isso. Era só um informe, eu até aproveitei no informe e coloquei uma apresentação, mas é uma ideia geral, um conceito geral para vocês, para a população também saber como que a gente está trabalhando com esse novo modelo. Devolvo a palavra, Michele e Dawton.

[00:13:00] Michele Perea Cavinato: Chris, muito obrigada. Por ser um informe, foi mais do que eu esperava. Obrigada mesmo pela apresentação, foi ótimo, esclarecedora. Alguém tem alguma dúvida sobre esse informe? Opa, o Mauro levantou a mão aqui, Mauro, siga.

[00:13:18] Mauro Calliari: Bom dia. Oi, Christina. Eu não peguei exatamente o contexto da sua apresentação. Adorei saber a metodologia, mas agora deu uma curiosidade, eu queria saber se a gente vai ver em seguida, ou não, as notas, ou, como estão indo as avaliações.

[00:13:37] Christina Borges: Então, essa pesquisa - desculpa, Mauro - eu não expliquei. A gente faz

uma vez por ano, ao ano só. Esse ano, a gente vai começar ainda, já está tudo organizado para a gente começar o campo, a coleta de dados. O que eu vou trazer hoje, que é bastante interessante também, eu não sei, como pesquisadora, a gente sempre gosta. Que é o perfil dos usuários, é para quem a gente trabalha, quem é usuário, quem é o nosso público-alvo. Então, dessa, eu não tenho ainda, mas, terei. Hoje, o que está pautado, é a apresentação do perfil. Se eu for te falar em grandes etapas, nós já fizemos o planejamento da pesquisa com amostra, esses oito mil (8000) por lote, com a margem de erro de seis por cento (6%), grau de confiança de noventa e cinco por cento (95%). Está tudo pronto, só falta agora a gente iniciar a coleta.

[00:14:34] Mauro Calliari: Ah, entendi. Quer dizer, a gente está vendo agora o que vai começar? A gente pode, Michele e Dawton, já deixar pautada para apresentação dos, imagino que você vai ter três (3) meses de campo, depois vai ter análise. Imagino que daqui a uns seis (6) meses você vai ter avaliação dos trinta e dois (32) lotes. Acho que seria super importante a gente deixar já pautado isso, para poder ver essas notas, porque afinal de contas, isso impacta no pagamento dessas empresas, a fiscalização, não é?

[00:15:02] Christina Borges: Sim, mais ou menos. Olha, de campo, eu tenho setenta (70) dias úteis. Eu vou pegar agora no final do ano. O começo do ano a gente fica uns quarenta (40) dias no processamento e na verificação e na consolidação, porque são, acho que todo o levantamento exige muita responsabilidade e esse também não foge a essa questão.

[00:15:26] Mauro Calliari: Claro, é só pra gente dizer o que vem mesmo. Eu tinha só uma questão metodológica, que é assim. Ao vocês escolherem apenas os dias típicos, me perguntei se não valia a pena, como tem uma certa crítica a irregularidade das linhas em horários atípicos - madrugadas, sábados, domingos - se não seria interessante vocês terem um tipo de avaliação específica sobre a qualidade dos serviços nesses dias atípicos também. Afinal de contas, ele tem a ver com a regularidade das linhas e isso também é serviço. Principalmente de madrugada, que são aquelas linhas que dependem muito da regularidade, da previsibilidade.

[00:16:12] Christina Borges: Embora não esteja, eu estou vendo aqui, como regularidade, que é a quantidade de veículos em circulação, intervalo e horário de saída. Mas é possível sim, para a próxima pesquisa, não essa, porque a gente já fez a contratação com um número determinado de perguntas, de produtividade. Então, já tem algumas coisas, mas é bem interessante sim, Mauro. Agradeço a sugestão.

[00:16:41] Dawton Roberto Batista Gaia: Eu só queria retomar. Desculpa, Mauro, mas essa não era a pauta da nossa reunião hoje. Era apenas um informe. Eu acho que foi ótimo. Fomos todos muito bem informados. Mas, eu queria retomar a pauta que é o perfil dos usuários de ônibus. Se a gente poder dar continuidade. Eu não sei. Eu vi que o Caíque levantou a mão, Caíque, eu gostaria muito da gente voltar para a pauta. Se o assunto não for do informe, tudo bem, eu gostaria que o informe, se for tratado numa outra pauta, a gente vai tratar como pauta e dar prosseguimento a pauta.

[00:17:34] Caíque Souza CMTT - Zona Leste: Pode ser, então.

[00:17:37] Dawton Roberto Batista Gaia: Então, vamos voltar para a pauta. Chris, é você que vai apresentar também a pesquisa?

[00:17:42] Christina Borges: Isso, é. Ah, tá.

[00:17:43] Michele Perea Cavinato: Dawton, deixa eu te perguntar uma coisa, como nós começamos pelos informes, vamos matar eles rapidinho, porque eles são mais curtos. Depois nós abrimos para as pautas, pode ser? Se você permitir, todos concordarem.

[00:17:57] Dawton Roberto Batista Gaia: Sem problema, pode, são curtos.

[00:18:04] Michele Perea Cavinato: Indo por essa linha. Caíque, você quer fazer a sua pergunta em cima desse informe? E aí a gente já passa pro segundo?

[00:18:12] Caíque Souza CMTT - Zona Leste: Não, melhor já passar para o segundo, eu já faço completo.

[00:18:16] Michele Perea Cavinato: Houve uma audiência pública sobre o transporte Atende e a Sandra Ramalho vai falar pra gente um pouquinho como foi, o que foi conversado nela. Sandra, a palavra é sua

[00:18:27] Sandra Ramalhoso: Oi, bom dia. Tudo bem?

[00:18:29] Michele Perea Cavinato: Bom dia.

[00:18:29] Sandra Ramalhoso: Olha, audiência foi, de público, foi um sucesso, a gente conseguiu levar, mais ou menos, umas vinte (20) vans lá pra audiência. Fiquei impressionada, porque nós não tínhamos autorização para entrar com tantos cadeirantes na Câmara Municipal, por questão de segurança. Eles diziam que era por questão de segurança e eles autorizaram a gente a entrar. Então, nós entramos. Houve muitos detalhamentos, as pessoas falaram das suas questões, questões de atraso, de lotação, de punição. E muita coisa do serviço Atende que ele não está dando conta. O governo ficou por último, eu fiz uma fala também falando sobre tudo isso e o governo ficou por último para dar as novidades. E as novidades é que vai ter cento e trinta (130) novos carros que eles vão incluir na frota, cento e trinta (130). E um investimento na ordem de cento e trinta e cinco milhões (135.000.000), quer dizer, era cento e trinta milhões (130.000.000) agora vai ficar cento e trinta e cinco milhões. O que eu acho um investimento irrisório, diante da demanda que nós temos nesse serviço. Como é que eles vão conseguir atender com seiscentos (600) carros quatrocentas mil (400000) pessoas. Fica bastante complicado. A minha briga ainda é por um transporte público acessível para que as pessoas não precisem do serviço do Atende tanto. Não precisem tanto do serviço Atende, porque eles não vão dar conta nesse sistema, nunca. Só se nós fizermos uma, sei lá, umas frotas enormes, ocupar todas as vias com o serviço Atende porque realmente é muita gente necessitando desse transporte. Então, a minha opinião é essa. Foi um sucesso em termos de público, mas as respostas que nós trouxemos, achei insuficiente, é isso.

[00:20:53] Michele Perea Cavinato: Sandra, obrigada sobre esse informe. Alguém quer fazer alguma consideração? Não vejo manifestações, vamos passar para o último informe. Então, eleições CMTT. O ano que vem se encerra, como o secretário comentou, a gestão desses conselheiros. Nós já fizemos a primeira reunião com a comissão eleitoral, foi no dia quatro (4) de outubro. Na próxima semana será publicado o edital no diário oficial. A abertura das inscrições para as vinte e uma (21) cadeiras da sociedade civil será no dia vinte e sete (27) de novembro, vinte e um (21) titulares e vinte e um (21) suplentes. E as eleições estão previstas para o dia vinte e dois (22) e vinte e três (23) de janeiro. Com a posse na primeira reunião ordinária de dois mil e vinte quatro (2024), que acontecerá no dia vinte e três (23) de fevereiro. Então, estamos aí, em processo eleitoral já, semana que vem damos o pontapé inicial, bom, já foi dado. Mas, semana que vem já começamos efetivamente a publicação no DOC e a partir daí, o processo.

[00:22:11] Dawton Roberto Batista Gaia: Importante que as pessoas se organizem. Que todas as vagas sejam preenchidas. Acho que isso é o nosso grande desafio, porque essa Câmara Temática e todo o trabalho que se realiza através dela, através dos conselheiros, desses representantes. Que nós possamos fazer um trabalho muito melhor com todos os representantes de todas as áreas. Vamos voltar então para nossa pauta.

[00:22:41] Michele Perea Cavinato: Voltamos. Mauro, diga, Mauro.

[00:22:44] Mauro Calliari: Uma perguntinha só, Dawton. A eleição vai ser a votação presencial ou vai ter online?

[00:22:52] Michele Perea Cavinato: Online, o mesmo formato das últimas eleições.

[00:22:55] Mauro Calliari: Perfeito, obrigado.

[00:22:57] Michele Perea Cavinato: E só complementando. Nós vamos preparar uma arte para

divulgação e encaminhar a vocês e pedir para que vocês divulguem também. Então vamos lá, seguindo. Agora, efetivamente, as pautas. Primeira pauta: travessias elevadas, os conceitos, exemplos de locais onde elas foram implantadas, terminais de ônibus e lista de projetos a serem implantadas. E para isso, convido a Telma, da Gerência de Segurança. Telma, a palavra é sua, obrigada.

[00:23:32] Telma Micheletto: Bom dia.

[00:23:33] Dawton Roberto Batista Gaia: Bom dia, Telma.

[00:23:34] Michele Perea Cavinato: Bom dia.

[00:23:35] Telma Micheletto: Vou começar a apresentação. O meu computador, ele está um pouquinho rebelde.

[00:23:54] Michele Perea Cavinato: Se eu puder te ajudar, se quiser compartilhar. Ah, já foi, dá para ver a apresentação.

[00:24:02] Telma Micheletto: Está vendo a apresentação?

[00:24:04] Michele Perea Cavinato: Eu ainda estou vendo a página da nossa reunião.

[00:24:17] Telma Micheletto: Agora, tá?

[00:24:29] Michele Perea Cavinato: Sim, já está.

[00:24:29] P1: Sim, agora está tudo apresentando aí para ver a apresentação.

[00:24:34] Telma Micheletto: Então, eu sou a Telma Micheletto. Eu trabalho no Departamento de Estudos e Segurança de Modos Ativos, da Gerência de Segurança de Trânsito da CET. Vou falar um

pouquinho sobre o conceito e avaliação das travessias elevadas, que é um elemento que a gente tem implantado muito para resolver as questões do risco de atropelamentos. Essa foto é lá da Rua Maria Carolina, é uma área residencial, que não tem muito fluxo de pedestre, porém tem um excesso de velocidade. E a gente lá fez uma implantação de três (3) travessias elevadas, uma na Rebouças e mais duas (2) ao longo da via, o que reduziu muita velocidade. As primeiras travessias elevadas em São Paulo foram feitas em meados da década de noventa (90). A primeira foi na rua Napoleão de Barros, no entorno do hospital São Paulo, que foi feita junto a dois (2) cruzamentos e em meio de quadra. As outras travessias elevadas foram feitas também como teste, porque não tinha resolução ainda do Contran (Conselho Nacional de Trânsito). Então, foi feita a da Belmiro Braga, que é uma rua lá em Pinheiros, uma rua local onde tinha uma escola, e a necessidade de travessias de pedestre e excesso de velocidade dos veículos, porque vinham lá da Mateus Grou, passando pela Belmiro Braga. Lá foi feita uma travessia elevada com uma rampa de dezoito por cento (18%). A travessia da Napoleão de Barros, ela já foi feita um pouco mais suave.

[00:26:16] P1: Tá aparecendo modo.

[00:26:20] Michele Perea Cavinato: Espera aí, só um minuto que deu um probleminha aqui na apresentação, só um minuto, não está aparecendo.

[00:26:25] P1: Ela não está no modo apresentação, ela está parada na primeira parte.

[00:26:29] Telma Micheletto: Ah, é?

[00:26:31] Dawton Roberto Batista Gaia: Isso que eu ia falar. Ela congelou a sua imagem. Não sei se está mudando o slide.

[00:26:36] Telma Micheletto: Eu acho que o meu computador está com problema, só um minutinho.

[00:26:44] Dawton Roberto Batista Gaia: Qualquer coisa, manda pra nós.

[00:26:46] **Telma Micheletto:** É, tô achando que vai ser melhor.

[00:26:48] **Dawton Roberto Batista Gaia:** Manda pra Michele.

[00:26:52] **Telma Micheletto:** Quando eu compartilho, eu ponho tela cheia, ou, janela? Qual deles?

[00:26:59] **Michele Perea Cavinato:** Entra em janela e procura apresentação.

[00:27:03] **Dawton Roberto Batista Gaia:** Apresentação, é isso.

[00:27:06] **Telma Micheletto:** Deixa eu ver aqui que ela saiu agora, eu fechei.

[00:27:11] **Dawton Roberto Batista Gaia:** Vai naquela amпуheta pequenininha do lado, lá em baixo, na barra embaixo, que tem a apresentação.

[00:27:29] **Telma Micheletto:** Só vamos fazer um teste. Ela está passando agora?

[00:27:33] **Dawton Roberto Batista Gaia:** Lá embaixo, na barra.

[00:27:34] **Telma Micheletto:** A apresentação está passando?

[00:27:37] **Dawton Roberto Batista Gaia:** Não, está o slide aberto, inteiro. Tá tela cheia,

[00:27:41] **Telma Micheletto:** Então, agora mudou a tela?

[00:27:43] **Michele Perea Cavinato:** Está compartilhando, oh, está no PowerPoint, só não está em modo apresentação. Ele está com aquela barra ao lado, com os slides.

[00:27:54] **Dawton Roberto Batista Gaia:** Se você colocar embaixo.

[00:27:56] **Michele Perea Cavinato:** Está correta, assim, eu acho, só faz um teste para ver se eles estão mudando.

[00:28:01] **Dawton Roberto Batista Gaia:** Lá embaixo, onde tem o som, aquele percentual de tamanho, tem uma ampulheta.

[00:28:15] **Telma Micheletto:** E agora? Já pus, ela tá tela cheia?

[00:28:17] **Dawton Roberto Batista Gaia:** Não.

[00:28:17] **Telma Micheletto:** Quer que eu te passe, Michele?

[00:28:18] **Michele Perea Cavinato:** Você que sabe, está dando pra ver, mas eu posso compartilhar, não tem problema algum, não.

[00:28:23] **Dawton Roberto Batista Gaia:** Eu acho que está bom o tamanho da imagem. Está tranquilo. Não sei se a gente está muito dificuldade

[00:28:28] **Michele Perea Cavinato:** E está mudando o slide, isso é o principal.

[00:28:32] **Dawton Roberto Batista Gaia:** Pode continuar. Tá bem, importante se mudar o slide.

[00:28:37] **Telma Micheletto:** Tá bom. Então, as primeiras travessias elevadas, é o que eu estava falando, a da Belmiro Braga foi a que a gente fez, na Gerência de Segurança, com a rampa mais forte, que chegou a dezoito por cento (18%) e teve uma redução de cinquenta e seis por cento (56%) na velocidade média dos veículos na via. Foi feito também na Estação da Luz, já no finalzinho da década de noventa (90). É uma travessia em meio de Quadra, porém, a rampa ficou muito suave. Acho que

vocês devem conhecer lá na região, acessa para o Jardim, acessa a Estação da Luz. Depois foi feita também no aeroporto, por conta das pessoas que passam com as bagagens. Aí a questão foi até maior para a Acessibilidade, a rampa também ficou uma rampa boa de redução de velocidade e vocês podem notar, que eram usadas a sinalização como lombada.

[00:29:37] Mauro Calliari: Telma, desculpa, a gente continua não vendo o seu slide. Só está aparecendo a tela inicial. Você está se referindo a imagem do slide dois (2), eu suponho. Agora, sim.

[00:29:50] Telma Micheletto: Então vou usar assim, nesse modo. Eu vou olhar assim, que daí fica mais fácil. Então, dá para perceber que as travessias tinham a sinalização de ondulação, como se fosse uma lombada, a de Belmiro Braga e a de Congonhas. Depois, foram feitos os testes, cada uma foi feita em um local. A travessia de Congonhas foi feita com o semáforo, a da Estação da Luz, em meio de quadra, sem semáforo, pra gente ter várias avaliações e aí surgiu a resolução, a primeira quatro nove cinco (495). Eu vou falar um pouquinho mais depois. E aí foram feitas as das alças das marginais com o triângulo amarelo e a velocidade quarenta quilômetros por hora (40 km/h). Bom, o conceito da travessia elevada foi aprimorado. O que a gente conseguiu entender é que é um dispositivo que junta, tanto a ondulação transversal - que é a lombada - como a faixa de pedestre. Faz com que os veículos reduzam a velocidade e dê prioridade para a travessia do pedestre, que elimina as rampas de acesso. Ela é acessível, auxilia muito as pessoas com deficiência, principalmente pessoas que utilizam cadeiras de rodas ou precisam atravessar com carrinhos, compras. Ela é muito bem-vinda na questão da pessoa com deficiência atravessar a via. Ela dá maior evidência também para as pessoas, melhora a intervisibilidade entre condutores e pedestres, o que também faz com que ela seja bastante utilizada em áreas escolares. No geral, ela é um dispositivo de conforto e de priorização do caminhar dos pedestres, pois, mantém no mesmo nível da calçada. A pessoa fica mais visível e reduz a velocidade. Então, para nós, é um dispositivo muito bom de se trabalhar, porém, ainda era necessária a regulamentação para a gente conseguir implantar mais, depois que foram feitas as das alças das marginais. E a recomendação de uso era em locais onde eu tenho a demanda de pedestres, como parques, hospitais, escolas, igrejas. E onde também a demanda veicular não é tão alta, porque aí eu já entro na questão semafórica. Porque eu preciso parar todos os veículos. Quando eu tenho um fluxo

um pouco mais tranquilo, com mais brechas, eu consigo usar o dispositivo. As legislações e os manuais, eu tenho a resolução do Contran quatro nove cinco (495), ela foi revogada, a de dois mil e quatorze (2014). Ela tinha apenas quatro (4) restrições. Quando foi feita a resolução sete três oito (738), que também estabeleceu padrões e critérios para instalação das travessias elevadas. Ela passou de quatro (4) restrições para doze (12) restrições, o que acabou atrapalhando um pouco a execução dos projetos por ter que fazer muito estudo técnico em determinados pontos, por exemplo, se eu quiser colocar numa via arterial, tem que fazer um estudo técnico, aonde eu tenho faixa de ônibus, tenho que fazer estudo técnico. Não pode ser colocada, a menos de doze metros (12 m) da esquina, o triângulo passou a ser branco, a velocidade passou para trinta (30). Então tem uma série de questões que ela começou a restringir o uso pelos projetistas. Fazer com que implantasse esse dispositivo mais na cidade. Eu destaquei aqui também os manuais, que eu acho bem interessante para quem quiser conhecer um pouquinho melhor o dispositivo, que é o manual de desenho urbano e obras viárias da prefeitura. Também, agora, esteve em consulta pública, um manual de medidas moderadoras de tráfego, uma minuta do Contran que foi feito com o auxílio da WRI. Acho interessante para quem quiser conhecer um pouco mais. Então a gente começou a fazer mais estudos das travessias e quando surgiu os programas de proteção pedestre, das áreas calmas, rotas escolares, das rotas acessíveis, nós pensamos em trabalhar mais com as travessias elevadas. E aí, a gente buscou alguns estudos. Esses estudos que foram feitos em Fortaleza, que a fundação John Hopkins, em conjunto com a com a Bloomberg, que foi um convênio, eles conseguiram fazer uma avaliação de comportamento dos pedestres e da decisão dos motoristas. Então, em travessias, em nível, sem a elevação, observou em três mil e cinquenta (3050) travessias, que noventa e seis ponto nove (96.9) dos pedestres não usavam a preferência. E que, quando a travessia foi elevada, que eles elevaram duzentas e cinquenta quatro (254) travessias, sessenta cinco ponto sete (65.7) não davam preferência, porém aumentou para trinta e quatro ponto três (34.3). Esse estudo é de dois mil e dezessete (2017). Pode ser que isso até tenha melhorado ainda mais. E a forma como o pedestre realiza a travessia em nível, sem nenhum dispositivo, o pedestre atravessa normalmente é cinquenta e dois por cento (52%). De forma agressiva, é aquela forma se impondo mesmo na via fazendo o carro parar assim, na marra mesmo, oito ponto quatro (8.4) e arriscando, correndo trinta e sete ponto nove (37.9). Ao passo que quando ela foi elevada, noventa e dois ponto cinco (92.5) atravessava normalmente, um ponto quatro (1.4) da

maneira agressiva e seis ponto um (6.1) arriscado. Assim, com tudo isso, a gente começou a entender que o dispositivo é, apesar de a gente ter algumas instaladas em São Paulo, mas a gente precisava ter mais, a gente começou a pensar em trabalhar com as travessias elevadas. E aí as travessias das áreas calmas que a gente conseguiu em dois mil e dezenove (2019) e dois mil e vinte (2020), de Santana, da Lapa - eu coloquei só alguns exemplos - que a gente consegue trabalhar junto com avanços, por exemplo, na lei de Moretto Ezequiel, próximo terminal Santana, na Martin Tenório, na Cincinato Pomponet é uma região de muito pedestre, muito comércio, a gente também conseguiu trabalhar a questão do triângulo amarelo, o triângulo branco. O triângulo amarelo, para nós de segurança viária, ele é muito melhor do que a ondulação para o motorista, fazendo com que ele tenha essa visão melhor da travessia e quando é à noite, também ele melhora ainda mais essa visualização. Além do que, se ela for de concreto, a travessia elevada, no caso aí é asfalto, se ela for de concreto, ela também tem melhor contraste na cor amarela. Só que hoje a resolução determina o triângulo branco, então a gente está fazendo um triângulo branco. Algumas questões que eu coloquei assim contrárias à resolução foi feito só para vocês terem conhecimento, uma minuta. A gente avaliou aqui por várias equipes e foi passado para o pessoal lá do Senatran e ainda não tivemos resposta. A partir das áreas calmas, nós começamos a implantar várias travessias elevadas em situações de escolas, de parques, de hospitais, que a gente começou a receber de demanda de município, ou, diversas demandas da Secretaria da Pessoa com Deficiência. Então, essa aqui é da Euclides Pacheco que a gente fez, inclusive em conjunto com a área operacional. É uma rua onde eu tenho duas (2) escolas particulares bem grandes. Elas tiveram a inversão da mão de direção e aí as crianças acabavam, da outra escola, por ter que atravessar a via e a gente resolveu então colocar as travessias elevadas e reduzir a velocidade também do ônibus, que era uma reclamação de um dos diretores da escola e assim tivemos excelentes resultados. Então a gente começou a avaliar as velocidades dos veículos antes e depois, e aí eu vou apresentar cinco (5). Eu selecionei cinco (5) para a gente fazer uma avaliação em locais diferentes com aplicações diferentes. Por exemplo, a rua Bom Pastor, em frente ao SESI, essa parte ainda é plana na Bom Pastor e a gente tinha uma demanda do parque, que fica ao lado do museu, numa travessia pra colocar uma travessia elevada em frente ao parque, mas, sem são semáforos. Então, como é uma via de muito declínio, o que a gente fez? A gente fez uma sequência de travessias elevadas, partindo do trecho reto. Então, fez uma travessia na Ituano, uma travessia em frente ao

parque, mais uma travessia na Sorocaba. Então, essa é semaforizada. A próxima, ela não é semaforizada é a Sorocabanos semaforizada e aí a gente teve. Quem conhece a Bom Pastor, passa por lá, é bem bacana. A gente conseguiu que o veículo não transita mais de trinta quilômetros por hora (30 km/h) lá. Agora, depois dessas travessias aplicadas, então teve um resultado muito bom e a nossa avaliação pontual de velocidade é que antes, então a gente fez uma medição no nesse trecho em que a gente instalou essa travessia elevada. Então ela passou de cinquenta e quatro quilômetros por hora (54 km/h), a média das velocidades. No gráfico, você vê que eu tenho velocidades maiores, que chegam até setenta (70), e ela reduziu a média das velocidades para vinte e seis quilômetros por hora (26 km/h). Houve uma redução de cinquenta e dois por cento (52%) na média das velocidades. Então, foi um efeito muito bom. Para a gente quer aquele que ande, que o veículo. trafegue a trinta quilômetros por hora (30 km/h). A gente trabalhava com dispositivos moderadores de tráfego, a gente consegue consolidar essa velocidade. É priorizar a travessia do pedestre. Eu peguei também. Ah, Bom Pastor, Sorocabanos, que já é terceira travessia que vai descer na Bom Pastor também. Ela é semaforizada e também tivemos essa redução de quarenta quilômetros por hora (40km/h) para vinte e oito quilômetros por hora (28 km/h), que teve uma redução de trinta e oito por cento (38%). A gente de Moura é outra travessia elevada próximo à área escolar. Aí já é um trecho de aclive. O pessoal vem dos veículos, vem com uma velocidade mais alta para desenvolver velocidade, aí na área, bem aonde as crianças estavam atravessando, a gente instalou essa travessia elevada. Essa via estava a cinquenta quilômetros (50 km). A gente passou esse trecho todo para trinta (30) e a velocidade caiu de cinquenta e três (53) para trinta e três quilômetros por hora (33 km/h). Então, a Gentil de Moura caiu também trinta e oito por cento (38%) da velocidade que tinha anteriormente, a média. A Indianópolis já foi um pouco mais desafio para nós, porque a Indianópolis é uma via arterial, a gente tem uma associação de esclerose múltipla nesse local. E ali, tinha uma guia rebaixada no canteiro central, porém, se tinha uma travessia. Desculpa, não tinha travessia. Depois, a área operacional implantou a travessia. Só que como é uma via arterial e muitas faixas, os veículos acabavam não parando e as pessoas acabavam se arriscando ali nessa via. Então nós instalamos essa travessia para ajudar essas pessoas a atravessar nesse ponto, porque até chegar ao semáforo de um lado ou do outro, a distância era muito grande e assim a gente teve também excelentes resultados. Não é um local onde eu tenho muita demanda de pedestre, eu tenho, mas, é esporádica, mas eu tenho. Então a gente resolveu fazer

esse e apesar de ter o radar nesse local, também as velocidades, a velocidade estava a cinquenta (50) e a gente reduziu para trinta (30). Então ela antes era a média, quarenta e oito ponto seis (48.6). Apesar de velocidades mais altas e a média da velocidade passou pra trinta (30), tendo uma redução de trinta e oito por cento (38%). As Cerejeiras eram um ponto em que um trecho muito extenso em curva depois eu vou mostrar ali no finalzinho, com uma barreira eletrônica e um semáforo em cada ponto. Só que todo aquele trecho tinha área comercial em que havia necessidade de se reduzir as velocidades para a travessia dos pedestres. E a gente colocou duas (2) travessias elevadas. Trabalhamos com a parte da visibilidade também, porque o problema lá era a visibilidade em curva. Conseguimos fazer essa implantação. Uma das travessias que a gente fez a medida passou de quarenta e nove ponto trinta e dois (49.32) para vinte e um ponto cinquenta e oito (21.58), reduzindo em cinquenta e seis por cento (56%) a velocidade anterior. Então, a gente pegou a comparação desses cinco (5) locais. E o que a gente observou foi, assim que a redução ela acontece, é vinte quilômetros por hora (20 km/h). Na média das velocidades. Então, se eu tenho veículos passando a cinquenta (50), eu vou conseguir que ele passe a velocidade que realmente está regulamentada para talvez ser elevado, que é a trinta (30). E a redução dessas velocidades chegou, em média, quarenta e cinco por cento (45%). Então, indo de encontro com tudo o que a gente vem conversando. Em relação à redução das velocidades que ainda a gente tem bastante restrição de alguns olhares. Em relação às velocidades, porque eu acho que falta um pouco da conscientização das pessoas. Entender o risco do que é um veículo não é muito. Que a gente pensa, se você pensar, se você vê aqui na velocidade mais alta ou aumentam a chance de morte dos pedestres e ciclistas. Quando eu tenho uma velocidade de trinta quilômetros por hora (30 km/h), eu tenho uma probabilidade de morte. É dessa lista de dez por cento (10%), ao passo que, quando eu vou aumentando a de quarenta quilômetros por hora (40 km/h) já, eu tenho essa probabilidade de trinta por cento (30%) a cinquenta quilômetros por hora (50 km/h), já de oitenta e cinco por cento (85%). E a gente fala em cinquenta quilômetros por hora (50 km/h). É como se fosse uma velocidade baixa, e não é. Aí o outro gráfico. Esse gráfico eu peguei trabalhado pela WRI, porém, de estudos anteriores. Você vê que nessa curva, ao ponto de trinta quilômetros por hora (30 km/h), que a chance de sobrevivência de noventa por cento (90%) passou aqui a sessenta (60), você já tem uma chance de sobrevivência de apenas dois por cento (2%). A cada um quilometro (1 km) de velocidade, tem um aumento de três por cento (3%) no sinistro, como lesões

de quatro a cinco (4 a 5) na ocorrência de mortes. Então, é isso que a gente precisa. Entender isso, é um pouco mais empático quando acontece as reduções das velocidades, porque, na verdade, nós estamos protegendo aqueles que são os mais vulneráveis, que são os pedestres, que somos todos. Os motoristas, os condutores são pedestres que são pedestres. Os motociclistas são pedestres, somos todos nós. E aí também acho que é importante a gente pensar na implantação das travessias elevadas como um dispositivo que vai ajudar muito a gente conseguir atingir a meta da segurança viária, da agenda de dois mil e trinta (2030), que é a redução dos mortos por cem mil (100000) habitantes, porque ela prioriza a travessia do pedestre devido à redução da velocidade. Os veículos eles param com mais facilidade, conseguem ter o espaço de frenagem para você parar, para dar a prioridade para o pedestre na travessia. Além disso, a gente tem recebido muitos pedidos, conforme a gente vai implantando, mais pedidos a gente vem recebendo da população. Principalmente, exploradores dos bairros que a gente implanta nas travessias. Também, ela é muito eficaz na modelação de tráfego. Moderando essa, reduzindo essa velocidade e priorizando as redes. Dentro da Secretaria da Pessoa com Deficiência, na Comissão permanente de Acessibilidade, que eu também faço parte, eles pedem muito as travessias elevadas, porque para as pessoas com deficiência, para as pessoas em cadeiras de rodas, por ela não ter a rampa, não ter aquele problema, de ter que estar no nível zero para quando sai da calçada entrar na via, então ela está no mesmo nível, então ela se torna acessível. O veículo consegue ver melhor as pessoas, então tudo isso melhora o respeito. A gente consegue evitar acidentes, lesões e mortes. Aí eu queria mostrar um vídeo para vocês. Agora eu vou ter que sair daqui. Não sei se vocês conseguem ver o YouTube. Michele, consegue ver o YouTube que eu estou passando, ou não?

[00:47:21] Michele Perea Cavinato: Não. Eu acho melhor parar de compartilhar e voltar.

[00:47:38] Dawton Roberto Batista Gaia: Não sei se você vai conseguir compartilhar. Algumas pessoas, talvez, não consigam ver.

[00:47:41] Michele Perea Cavinato: Telminha, minha sugestão é colocar no chat o link, se você não conseguir, a gente tenta por aqui. Ah, foi. Deu certo. Que ótimo

[00:47:44] **Telma Micheletto:** Esse é o da Cerejeiras¹, é aquele que eu comentei, que é um trecho em curva e que é o problema da visibilidade dos veículos verem as pessoas na travessia.

[00:48:06] **Dawton Roberto Batista Gaia:** Está bem travado.

[00:48:35] **Lilian:** Mas só a sinalização já deu outro aspecto pra visibilidade.

[00:48:50] **Dawton Roberto Batista Gaia:** É pena que ele está travando. Eu não sei se está travando para vocês. Nós não conseguimos ver a reação do motorista, mas com certeza o resultado é muito bom.

[00:50:18] **Dawton Roberto Batista Gaia:** Muito bom, muito bom, Telma. Parabéns pelo trabalho. Parabéns, mesmo. Eu gosto muito de usar uma palavra, pertencimento. Pertencimento. É devolver a cidade para o pedestre, acho que este dispositivo, ele realmente tenha devolvido essa possibilidade de pertencimento que ele está andando e ele continua andando pela rua. Mmesmo fazendo a travessia, ele se sente seguro com um dispositivo como esse. É romper um paradigma da cidade. Não é porque quando começa colocar dispositivos capazes, realmente, de obter esse resultado aí pela pesquisa que você está trazendo. Esse resultado é excelente de redução de velocidade. E mais uma vez é a ciência demonstrando a eficácia desse dispositivo na proteção do pedestre. Espero que nós possamos distribuir mais isso pela cidade. Você colocou aí que eram apenas quatro (4) possibilidades, que terminou dificultando mais a questão da implantação, acho que foi o Senatran que terminou definindo, ficou dando um pouquinho mais, talvez nas outras cidades as pesquisas terminaram levando para essa possibilidade. Mas, parabéns, parabéns, mesmo. Acho que a Sandra está querendo falar.

[00:51:36] **Sandra Ramalhoso:** É, tem eu e, tem o George. Acho que o George foi primeiro.

¹ https://www.youtube.com/watch?v=ifU4_h0VSJo

[00:47:38] **Dawton Roberto Batista Gaia:** Tem a Sandra, o Caíque e o George,

[00:51:45] **Michele Perea Cavinato:** Não, San, você foi a primeira.

[00:51:56] **Sandra Ramalhos** Isso, eu fui a primeira. Telma, parabéns. A gente sabe que eu adoro a lombofaixa. Se eu pudesse ter em todos os lugares. Acho uma ótima ideia, porque a gente sofre demais com aquelas rampas de acesso e a lombofaixa realmente resolve muito bem esse problema. Fica bem mais fácil, tanto para as pessoas com deficiência, como vários idosos, elas ficam muito boa. Essa solução é, Telma, quando é que vai vir a minha?

[00:52:39] **Telma Micheletto:** Já está quase pronta, Sandra. Aqui tem uma lista, você não imagina. Eu vou te mandar uma fotinho para você ver que não é mentira

[00:52:39] **Sandra Ramalhos:** Está bom, então, obrigada.

[00:52:39] **Michele Perea Cavinato:** Onde é, Telma?

[00:52:46] **Telma Micheletto:** A Sandra, ela me dá umas coisas bem fáceis assim.

[00:52:51] **Dawton Roberto Batista Gaia:** Só um pouquinho, bem facinho.

[00:52:53] **Telma Micheletto:** É bem fácil.

[00:52:54] **Sandra Ramalhos:** A minha é Sapopemba aqui, oh Michele. Eu vou deixar aqui gravado para você não esquecer, então ó, tem a lombofaixa, tem os dois pontos de ônibus que não foram resolvidos ainda, aquela travessia daquela calçada horrível que eu tenho que pegar todo dia, três (3) coisinhas, por favor

[00:52:39] Michele Perea Cavinato: Deixa registrado os locais. Ou por chat, ou me manda por WhatsApp.

[00:52:54] Sandra Ramalhão: É tudo na altura mil (1000) da Sapopemba. O Dawton conhece, já sabe onde é que é.

[00:53:35] Dawton Roberto Batista Gaia: Já fui lá fazer a visita. Muito obrigado, Sandra. Caíque, vamos lá.

[00:53:42] Caíque Souza CMTT - Zona Leste: Bom dia a todos. Eu queria ver se teria como vocês, se tem algum tipo de mapa, algum documento que vocês possam compartilhar com a CMTT, apontando os locais que já foram instalados, que já tem todas as lombofaixas e quais estão previstos para fazer essas instalações. A gente percebe que é uma atitude importantíssima para a nossa cidade. A gente percebe que, por exemplo, para a gente aqui do fundão da zona leste, fundão das periferias, a gente tem um grande problema de mobilidade, principalmente, mobilidade a pé. A gente tem faixas de pedestre que carecem de manutenção. Quando a gente vê uma ação dessa, tão importante para pessoas com mobilidade reduzida e todo tipo de mobilidade. Isso é um ganho incrível para nossa cidade. Acho importante o CMTT ter essas informações para a gente poder acompanhar e ir apontando novos locais à medida do possível. E aproveitando essa questão das faixas, apontar novamente a questão do tempo do semáforo, que a gente percebe que é um grande problema para nossa cidade, porque é muito rápido para passar e a gente nem sempre consegue chegar até o final, até do outro ponto da calçada, principalmente em grandes avenidas. A lombofaixa funcionaria de forma excelente, mas que ao mesmo tempo, a gente tem a questão do tempo de semáforo. Porque não dá para você, por exemplo, pegar numa radial aqui próximo do metrô Belém não consegue atravessar com o tempo que está colocado. As pessoas, simplesmente, elas estão se colocando em risco. Ela chega até certo ponto ali, por exemplo, metro Carrão chega até certo ponto, no meio, já tem que correr, porque senão não consegue atravessar. Então eu acho que é um ponto muito importante para vocês considerarem ao colocar as lombofaixas. É isso. Obrigado.

[00:55:47] Dawton Roberto Batista Gaia: George.

[00:55:49] George Queiroz: Olá. Tudo bem? Bom dia. Obrigado, Telma, pela apresentação. Enfim. Isso, é pra gente que é militante da segurança, isso é - como diz a Nicole Bahls -, a glória, honra e poder. Tudo que a gente quer é esse tipo de coisas se multiplicando. Na verdade, a minha preocupação é justamente que isso não seja piloto, não seja aquele negócio que fica um exemplo ali, outro acolá, isso aí tem que ser pro tamanho da cidade. Tem que ser implantado, de acordo com o tamanho da cidade, então não é um (1), não é dois (2), não é três (3), não é quatro (4) é quatrocentos (400), é quatro mil (4000), dez mil (10000), quarenta mil (40000). Se eu te falar do meu bairro, eu já posso pedir umas três (3) quatro (4) lugares, no meu raio curto. Eu queria que, talvez, o corpo técnico pensasse como que a gente consegue fazer esses processos serem rápidos. Inclusive, ter meta, ter isso aí, ser realmente incorporado, não como piloto. Pra mim, já tá provado, desde a época que isso foi feito, nos acessos, nas alças das marginais, tem os trevos, aquilo ali zerou a morte de pedestres nas alças das marginais. Estão falando de dois mil e quinze (2015) agora, dois mil e dezoito (2018). Isso á não é mais piloto, não é mais experiência, não é mais nada disso. Isso aí tem que ser aplicado em quantidade, na escala que a cidade precisa. Para a gente reduzir, dar segurança e dar direito. Isso é mais do que segurança, é direito à cidade. Quando a gente fala da questão da Sandra, isso é muito além da segurança. Questão de exercício de cidadania. Então, eu queria, na verdade, até perguntar. Primeiro, como que a gente consegue realmente dar essa escala que eu te falo, colocar zeros nessa implantação? Dois (2) como que a gente pode fazer um processo cidadão, simplificado, fácil? Eu não gostaria de fazer pedidos. Eu não quero fazer o pedido aqui de qual lugar. Porque é justamente, eu que a gente tivesse um caminho fácil para qualquer cidadão. Poder é avaliar, pedir, se isso se avaliar de forma rápida e implantado de forma rápida. Eu tenho pelo menos dois (2) lugares aqui que eu mostro para vocês, falando, não é possível que ainda não tenha, mas enfim, que a gente tenha rapidez do pedido do cidadão, alguma coisa simples e como a gente ganha essa escala grande, obrigado.

[00:58:22] Dawton Roberto Batista Gaia: Mauro.

[00:58:27] Mauro Calliari: Muito bom a gente poder ver uma coisa que tem o antes e o depois, é

muito bom. Eu vou fazer coro aqui aos meus colegas, eu acho, Telma, que vale a pena a gente ter este número nessa reunião. Quantas lombofaixas já tem hoje? Aliás, uma pergunta para você, lombofaixa não é o nome oficial desse negócio? Pelo jeito, vai ficar, qual que a gente usa? Travessia elevada? Porque todo mundo fala lombofaixa, a Sandra falou também. Eu acho que é legal a gente, diz qual é o jeito que você gostaria que a gente falasse, o que o Senatran fala? Dois (2) o número, né? Hoje, quantas tem e quantas terão? Acho que o George falou disso, acho que a gente uma apresentação tem que ter isso. Assim, quantas, já foram instaladas? Outra pergunta é, com relação a motos, se a velocidade média de todos os veículos é trinta (30), eu suponho que esse número não inclua motos, porque em todas as apresentações que a gente vê sobre fiscalização, que o pessoal fala, que moto não consegue ser pega pela maioria dos radares, então queria saber se essa redução também tem se aplicado a moto, suponho que não. É um problema. O último tem a ver com isso que é radar. Queria saber se tem alguma experiência de lombofaixa, mais radar junto, ou, um versus o outro para saber qual o que tem sido mais efetivo.

[00:59:48] Dawton Roberto Batista Gaia:: Obrigado. Vamos passar para o Lucian, ela responde tudo depois, acho melhor. Lucian.

[00:59:48] Lucian CTB: Oi gente, bom dia. Eu queria perguntar qual é a previsão de quantas lombofaixas a gente prevê instalar? E em quanto tempo. A gente está falando muito de programa piloto, mas é uma coisa que já é super consolidado, assim, eu não entendo por que São Paulo tem alguma dificuldade de fazer isso tendo a CET, tendo a Secretaria de Mobilidade, porque se a gente for para a Praia Grande, sei lá, lombofaixa a cada dois (2) quarteirões. Se a gente for pra São Bernardo, tem lombofaixa a dois quarteirões. Se a gente for para Mogi, tem em volta da estação CPTM tem um tratamento que nenhuma estação de metrô, ou de CPTM tem aqui dentro de São Paulo. Não é uma tecnologia nova, não é nada difícil. Eu queria entender, qual é essa dificuldade? Eu queria saber o que vai ser feito, eu queria também balizar essa expectativa, porque se a gente tem dois mil quilômetros (20000 km) de via, eu esperava no mínimo, algo razoável, dez mil (10000) lombofaixas. Eu não acho esse número particularmente absurdo. Principalmente, porque a gente tem o prefeito falando que ele vai fazer recapeamento em asfalto suficiente para ir de São Paulo para Montevideú, ida e volta, quatro

(4) vezes. Então, dez mil (10000) lombofaixas é super tranquilo de se fazer. É isso que eu queria saber. Se a previsão e porquê a dificuldade como que a gente pode agilizar isso? Igual o George falou, porque eu, por exemplo, tenho pedidos feitos para a subprefeitura faz anos e nunca foram atendidos, nunca foram contemplados. Sempre está em estudo. Queria saber como avançar.

[01:01:30] Dawton Roberto Batista Gaia: Eu acho que vamos. Não sei se Alessandra que vai responder essa pergunta, ela levantou a mão, ou, se for resposta, Alessandra, pode falar, depois eu passo a palavra para Telma. Alessandra? Alexandra.

[01:01:30] Júlio: Dawton, mas, eu também tinha levantado a mão. Não sei se está aparecendo. Eu não lembro de ter trocado meu nome.

[01:02:09] Michele Perea Cavinato: Quem tá falando? Desculpa, não está parecendo o nome.

[01:02:09] Júlio: Oi, é o Júlio.

[01:02:09] Michele Perea Cavinato: Oi, Júlio. Você está com o nome de Alexandra, é por isso.

[01:02:15] Júlio: Eu acho estranho, porque eu estou no meu computador. Eu não lembro de ter trocado de nome, não vem com essa graça não.

[01:01:30] Dawton Roberto Batista Gaia: A palavra é sua, Júlio.

[01:02:24] Júlio: Eu não acompanhei a discussão toda. Eu peguei um pedaço da apresentação da Telma, e peguei mais agora o finalzinho do Mauro e um pedaço do Lucian. Eu só quero te lembrar que quando a gente impõe uma meta de, como você está falando, de dez mil (10000) travessias elevadas. Não é uma solução que é indiscriminada, a gente não tem só essa solução. A gente tem que lembrar que nós temos um programa de metas e temos um orçamento. Se dependesse de nós, Gerência de Segurança especialmente, lógico que nós estaríamos implantando uma série de coisas. Todo o plano

de metas. Mas isso depende de obras, depende de uma série de coisas. Nós não somos iniciativa privada que eu detenho o orçamento e faço o que eu quero. Eu tenho um orçamento que vem da Secretaria, a Secretaria tem todo o empenho em estar tentando buscar recursos para que a gente consiga implantar o mais rápido possível e a maior quantidade possível de ações previstas no plano de metas e no plano de segurança. O nosso objetivo sempre é a redução de acidentes. É a implantação da sinalização. Quando a gente fala, quando a gente impõe esse número, ou um número qualquer, lógico que é importante ter uma meta, mas, muitas vezes, acaba para atingir a meta, você não atinge nos locais importantes. Então isso depende de estudos, depende de uma série de recursos que muitas vezes a gente não detém dentro de um único período de governo. Nós fazemos o possível, sempre com objetivo da redução de acidentes, de fazer o atendimento nos locais importantes, nos locais que a gente tem certeza que isso vai ter um fruto grande, um local onde tem um número de acidentes que justifique essa implantação. Eu estou vendo uma das perguntas aqui, quanto custa uma travessia elevada? George, eu posso levantar, eu não tenho agora, de cabeça, esse custo, ele depende, não só da implantação da travessia elevada, ele depende de toda a sinalização. Então, quando a gente faz a implantação de uma travessia elevada, nós também fazemos um projeto de sinalização, revitalizando toda a sinalização daquela proximidade. Não é só a colocação de asfalto, você tem também o contrato de pintura, tem um contrato de placas, tem uma série de coisas dentro dessa implantação, a coisa aparentemente é simples. Realmente, se depende. Nós dependemos de vários contratos. E dentro de uma programação de priorização de sinalização para a cidade inteira. Nós temos que atender diversos programas e isso demanda tempo, muitas vezes. Eu entendo os anseios de todos, mas eu compartilho com vocês esses anseios, uma vez que eu sou responsável pela Gerência de Segurança e o meu dia a dia é sempre objetivando fazer essa redução de óbitos, redução de acidentes. A gente sabe que quando a gente está falando de segurança de trânsito, redução de acidentados, redução de vítimas. Eu não estou falando de trânsito. Eu estou falando de segurança, de saúde pública. Quando eu reduzo o número de pessoas que vão para a hospitalização. O tempo que um acidentado, especialmente, de moto fica hospitalizado é muito superior ao tempo que uma pessoa com uma doença qualquer fica no hospital, quando a gente reduz o número de óbitos, quando a gente reduz o número de acidentados, eu estou falando de saúde pública, eu estou disponibilizando leitos hospitalares, tudo isso é importante. É uma cadeia que nós temos muito, muito interesse em estar reduzindo. Então pode

parecer que, ah, demora, demora. Nós também ficamos ansiosos. A gente tem coisas que a gente gostaria de implantar imediatamente, mas, infelizmente não é assim. É isso que a gente tenta fazer da melhor forma possível.

[01:07:22] Telma Micheletto: Posso complementar? Coloquei aqui, Júlio, ontem eu estava puxando todos os projetos, em média, é quarenta mil (40000) reais, dentro do nosso sistema aqui de controle de projetos, em média. Porque tem as placas e tem alguns projetos que envolvem outras sinalizações, então, foi só uma média mesmo. Mauro, a gente chama de travessia elevada. Tinha uns questionamentos antes de se chamar de lombofaixa, porque esse elemento não é para ser usado somente como um dispositivo de redução de velocidade, mas, sim, associado a uma faixa de pedestre. Então, ela deve ser diferenciada, por isso que a resolução mudou o nome da travessia elevada e também tornou ela mais vista como ponto do conforto da acessibilidade. Para mim, ela é, sim, um redutor de velocidade, mas não deve ser aplicada quando o pedido é somente isso. O pedido, ele tem que ter a redução e a travessia do pedestre. Você perguntou das motos. A gente tem observado que as motos estão reduzindo, sim, a velocidade. Apesar de alguns, eu acho que você viu nesse vídeo. Eu estava até também vindo dos outros vídeos. Ontem, eu vi motociclistas que passam devagar, outros levantam do assento para passar mais rápido. Então, isso é uma questão de comportamento mesmo. Mas, como o trânsito, ele já vai reduzindo na aproximação, então ele também vem mais devagar. O ônibus reduz muito, o que eu acho bárbaro, porque aquela questão da sanfona para não pegar em baixo, para não dar problema com balanço do ônibus. Eu até conversei com o pessoal da SPTrans esses dias. Os terminais de ônibus têm as travessias elevadas, é essencial para que o motorista de ônibus venha em velocidade baixa. A gente tem as mortes que acontecem por ônibus, que é inconcebível. A travessia elevada, ela reduz bem a velocidade do ônibus. Acho que tem que implantar mais na cidade. O ônibus tem que vir nesses pontos. Você perguntou também do radar, o que é que acontece quando a gente implanta uma travessia no radar? Muitas vezes, no radar, ele está lá fiscalizando a velocidade da via, por exemplo, na Indianópolis, ele está fiscalizando a cinquenta quilômetros por hora (50 km/h). Como eu vou passar o trecho para trinta (30)? Ele vai sair de lá ou ele vai ser desligado para a velocidade e é isso que acontece. Na Cruzeiro do Sul, tinha um radar bem na faixa de pedestre, é muito interessante que quando a gente fez a travessia elevada na Cruzeiro do Sul

com a Leite de Moraes, eu pedi pro pessoal do radar permanecer. Não a autuação, a fiscalização de velocidade, e aconteceu que o radar perdeu a sua efetividade, porque reduziu tanto a velocidade. Acho que não tinha mais porque ficar ali. E aí a gente foi com eles lá pra remanejar o radar mais pra frente, onde não tinha. Então ela é muito efetiva e ela não cabe junto com o radar. O radar, ele tem que fiscalizar mais as vias arteriais, mais as vias em velocidades mais altas. Ele é muito efetivo para essas reduções de trinta quilômetros por hora (30 km/h). Eu queria só complementar também o que o Lucian falou, se eu tinha marcado aqui. A gente não está dizendo que isso é um piloto. Eu mostrei as primeiras travessias que, aquelas sim, era o piloto, que é meados de noventa (90), dois mil (2000). Aquelas eram piloto, quando saiu a resolução que começou a fazer as das alças da marginal. Foi a primeira resolução. Só que, como é um elemento novo, tem problema de drenagem, tem receio de equilibridade, tem vários receios de você colocar, por exemplo, muito alta e o veículo não vê, se perder na curva. Você pode gerar outros acidentes, então ela tem que ser muito bem trabalhada, analisada. Não dá para ficar pondo aleatoriamente, todos os locais. Você tem que fazer uma análise antes, também para não ter problema de enchente. A gente também está pensando muito nas drenagens, em como melhorar para que o dispositivo vingue, consiga implantar mais na cidade. Por exemplo, da Cerejeiras, que é o filme. Foi negada a travessia e a gente colocou as travessias elevadas muito bem pensado no local. A gente passou diversas vezes lá para ver a visibilidade e inclusive, a gente colocou as placas, tipo sanduíche, que dá para ver de um lado do outro, para que a pessoa já conseguisse ver antes dela fazer a curva. Então, assim, depois que a gente tem que pensar bem e outra coisa. Eu acho ruim de você falar assim, ah, vão fazer mil (1000). Se todo mundo, correndo, colocando em qualquer lugar, o que o Júlio falou, você precisa fazer uma avaliação. Vê aonde tem o risco aonde é necessário para não causar isso. Vou implantar mil (1000), implanto 1000, aí você acaba com um dispositivo a perder porque. Aí falar para quê? Isso é um custo. Ser bem utilizado e evitar o risco, o acidente. Então, eu também não. sou muito a favor desse negócio de fazer. Saio fazendo mil (1000 travessias). Não, a gente tem que fazer a coisa planejada. Faltou alguma resposta? Faltou alguma pergunta? Desculpa que foram várias. Fala Mauro, por favor.

[01:12:56] Telma Micheletto: Faltou dizer quantas, quantas travessias elevadas foram já implantadas e quantas pretendem ser implantadas nos próximos tempos?

[01:13:04] Telma Micheletto: A gente, pesquisando no nosso sistema de projeto, foi umas cento e trinta (130) travessias elevadas. A gente não tem um mapeamento. Achei excelente ideia da gente fazer esse mapeamento, porque, como eu falei, a gente começou depois dessa outra resolução. A resolução é super restritiva. A gente acaba fazendo até um desencontro com essa resolução, então também um reforço aí pra gente solicitar o Senatram da nossa resposta, é da nossa solicitação que já faz muito tempo que a gente enviou pra gente conseguir implantar mais e não ficar em desacordo. Eu acho que é importante também. E eu falei o número, eu falei cento e trinta (130) das travessias do mapeamento.

A gente começou a expandir isso e fazer com que os técnicos acreditassem mais nos dispositivos e colocar mais, a partir dos programas de meta de dois mil e dezessete (2017) para cá, que foi o do pedestre seguro, esse plano de metas que está em continuidade das áreas calmas, a rota escolar, das rotas acessíveis. Então, é nele que a gente começou a implantar mais travessias elevadas. E aí, o Dawton pode responder, acho que a outra, de quantas mais. Nós estamos fazendo os estudos e estamos implantando várias. Mas, quantas mais, acho que a Secretaria, talvez.

[01:14:43] Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, eu acho que esgotou. Tem mais duas (2) aqui. Nós vamos deixar o Lucian falar e o Richard, nós vamos encerrar essa pauta, se não vai, nós vamos estar falando o nosso tempo novamente. São quantas mais? Vai depender mesmo de um planejamento que está sendo feito, ou, do estudo que está sendo feito. E tudo que tem, é locais que realmente precisam ser colocados. Que precisam ser implantados e a partir desse número, que nós não temos ainda, mas, teremos com toda a certeza, nós podemos dar início a um processo que é a obra e a licitação. E não tem outro jeito. Nós temos que colocar numa programação e dar início a esse processo, início não, dar continuidade a esse processo que eu acredito muito também, que isso realmente é muito bom. Então, Lucian, e depois o Richard, eu vou encerrar.

[01:15:36] Michele Perea Cavinato: Nosso gerente também,

[01:15:37] Dawton Roberto Batista Gaia: Por favor.

[01:15:37] Ricardo Airut Pradas: Só desculpa passar na frente do Richard e do Lucian, porque é relativo a esse assunto. Esses locais que são objeto de uma possibilidade de licitação, que já está num estado bem adiantado. A gente tem os locais que foram indicados pelas gerências operacionais, foi repassado ao gerente, o Júlio, ele sabe disso, então a gente está fazendo com todo o critério possível. Para não ter nenhum senão de CET, quanto a localização operacional ou o conceito da área de planejamento que está pensando em alguns locais e em outras ações maiores que só uma travessia elevada. Então, tendo isso aí a gente retoma para encaminhar e ver dentro do orçamento qual é a possibilidade de quantificar essas travessias. Lógico, se eu for fazer um local, como a Avenida Indianópolis, se for colocando aqui. É duas (2) pistas, vai ser o dobro dos quarenta mil (40000) reais. Vai dizer, oitenta mil e oitenta (8080) e pouco. Algumas tem alteração de drenagem. Esse é um outro cuidado que a gente tem que ter. Mas só pra dizer, que isso é uma coisa que a gente está fazendo com esse nível de critério que já foi falado anteriormente pela área de segurança da CET.

[01:17:12] Dawton Roberto Batista Gaia: Só complementando, tinha aí um número, é que a gente tinha mais ou menos, se colocava, era cerca de duzentas e cinquenta (250) travessias que tinham o primeiro número e nós abrimos aqui, inclusive nas Câmaras Temáticas, com a possibilidade de as pessoas indicarem pontos, alguns pontos. Esse número, ele foi para mais de oitocentos (800) locais. Então, é claro que é sem estudo nenhum, foram as pessoas que se sentiram prejudicadas com relação à velocidade nas proximidades que morava, por onde passavam, e fizeram uma listagem. Então, isso será estudado, será colocado e aí o próprio, como o Júlio colocou e o Ricardo Pradas colocou, com certeza, esse número deve ampliar e atender grande parte dos locais onde realmente tem problemas com o índice de acidente, com o potencial de acidente. Lucian.

[01:18:22] Lucian: Bom, ler uma pergunta do chat aqui, o George perguntou se o secretário Celso está na reunião. Bom, não está. O que eu queria saber é assim. Vocês falaram que, fizeram essa desculpa de que não está previsto no orçamento. Queria saber quanto de orçamento está previsto para esse tipo de ação, que a gente sabe e toda reunião tem que repetir, que a gente tem política nacional de mobilidade urbana. A gente sabe que tempo mobile, a gente sabe quais são as diretrizes do que

deveria ser prioridade, a gente sabe que o pedestre deveria ser prioridade e a gente sabe que prioridade deveria incluir no orçamento, priorizar esse tipo de usuário. Mais uma vez, a gente tem agora a regra de dois (2) bilhões e meio de reais indo para asfalto, para carro. E qual que é o orçamento para pedestre, especificamente? Qual é o orçamento para lombofaixa? Você sabe que é uma bagatela de quarenta mil (40000) reais. É uma discrepância muito gritante. Para falar que eu não consigo fazer nem duzentas (200), que é uma coisa que, de novo, Mogi das Cruzes, Praia Grande, São Bernardo fazem, que são prefeituras minúsculas comparada com São Paulo, além do orçamento que eu quero saber. Esse duzentos e cinquenta (250) não atende, e assim se vai ter desculpa de a gente precisar fazer estudo técnico, que a gente sempre usa como desculpa para protelar essas coisas. Por que vocês não estabelecem alguns critérios? Por exemplo, escolas públicas, na frente das entradas de toda a escola pública tem uma lombofaixa. Todas as avenidas arteriais, as conversões à direita, quando têm faixa de pedestre, fazer a faixa de pedestre em uma lombofaixa. O que é que vocês não estabelecem os critérios? Vocês já facilitam, vocês já criam um modus operandi mais padronizado, e daí vocês podem fazer lombofaixas com muito mais velocidade. Muito mais facilidade, do que individualizar todos os estudos quando eles não precisam ser individualizados dessa forma. Por que vocês não estabelecem critérios dessa forma, obrigado.

[01:20:27] Telma Micheletto: Posso responder. A gente tem critério sim para fazer, só que cada local é um local. Cada local que a gente vai é diferente na cidade. Então, a questão da drenagem é muito importante no dispositivo, a questão do comportamento dos pedestres em cada local. Então, eu tenho que ver direitinho qual o posicionamento, onde eu vou pôr. Muitas vezes, eu tenho guias rebaixadas em toda extensão. Eu tenho que colocar na frente da de uma garagem. Eu tenho que negociar com a pessoa, eu tenho que envolver subprefeitura, não é simples assim. Critério já tenho, a gente tem, já tem relatórios desses critérios, mas não dispensa a vistoria e a avaliação do técnico, pontual. Então, não é um trabalho rápido você pode até fazer esse pente fino antes falar. Vou colocar nessas escolas, mas você vai ter que ir lá analisar. Muitas vezes pra mudar, vai mudar o posicionamento, vai ter que altear PV, vai ter que altear o que está na calçada, que está no leito carroçável. É tantas interferências ou você vai deixar o pedaço escondido num poste? É tanta coisa que a gente tem que pensar lá na hora, onde estão as bocas de lobo, sabe? Não é tão fácil assim.

[01:21:43] Lucian: Isso a gente sabe, uma adaptação ao local, mas, por exemplo, que critérios são esses? Isso que a gente tem, por exemplo, a gente tem um critério de atender todas as escolas municipais, por exemplo, todas as escolas estaduais. Isso é um critério?

[01:21:55] Telma Micheletto: E o que a gente tem feito. Todas as solicitações que a gente está recebendo prioridade, para nós aqui, em escola, hospital que eu falei, parques, então tudo o que vem aqui que tem naquele, que vem na solicitação, com risco do acidente e tal. Escola é prioridade aqui para nós, não tenho dúvida. Inclusive, a gente está coordenando o programa rota escolar segura. Nas escolas, eu não tenho dúvida, levanta a criança, a baixa estatura, ela fica mais alta, então os veículos passam em velocidade baixa. Mas tudo isso eu tenho que ajustar, porque o receio é se você joga um negócio assim de planilha e vai fazendo sem você avaliar o local, você acaba fazendo e podendo acontecer um outro tipo de acidente. E aí, o meu medo é colocar o dispositivo a perder, porque eu gosto. Para mim, é um dos melhores dispositivos que tem para o pedestre. Então, a gente tem que tomar cuidado, mas a sua ideia boa, a gente pode fazer um perfil primeiro, e depois, a partir daí, fazer. Mas nada é tão rápido. A gente precisa.

[01:23:01] Julian: Você falou das escolas, é só sob demanda, Telma? Você falou os pedidos que a gente recebe, a gente prioriza, tipo a prefeitura não tem proatividade,

[01:23:11] Telma Micheletto: Não, a gente tem as rotas escolares seguras que não sei se você conhece, o plano de metas, a meta, mas, por exemplo,

[01:23:17] Julian: Eu conheço. Por exemplo, você falou de hospital, tem um pedido do hospital São Paulo, faz anos que foi ignorado.

[01:23:21] Telma Micheletto: Hospital São Paulo tem três (3) travessias elevadas. Aliás, o primeiro piloto da cidade de São Paulo, década de 90.

[01:23:26] Julian: Então, sei lá, faz seis (6) anos, mais ou menos, a gente pediu expansão. E isso nunca.

[01:23:21] Telma Micheletto: Então, você conhece a rota acessível da Vila Clementina? Você viu que as calçadas foram todas reformadas? Esse local, a Borges Lagoa, tudo faz parte da rota acessível da Vila Clementina. Todas as calçadas reformadas, colocado alerta e de direcional. Colocado, quarenta (40) botoeiras sonoras pra gente inicializar um teste nessa nova resolução do Denatran de botoeiras sonoras. Agora a gente vai conseguir implementar ela toda pra mais cinco (5) rotas, que é uma região, não só de hospitais, mas tem a Dorina Nowill na cidade de São Paulo. Por isso que a gente tá dando preferência para a rota acessível. A gente está trabalhando os hospitais também. A gente, além de cumprir todas essas metas, essa é a meta quarenta e um (41). E tem a sua escola segura, as rotas acessíveis e tem as suas completas. A meta é trinta e nove (39), saiu das áreas calmas. A meta é trinta e nove (39) também tem as vias seguras, que também faz parte dessa gerência. No meu departamento, mas essa gerência que tem os corredores. Os corredores arteriais. E tem novas faixas, novas rotatórias, novos blocos de moto. Então é uma série de coisas. E, como você falou, vinte mil quilômetros (20000 km) de via. Você fala da Praia Grande, porque a gente passa lá, vai pra praia e vê todas as travessias relevadas ali. Agora, aqui a nossa travessia vai fazer uma sem travessia, cento e cinquenta (150) somem aqui na cidade. Porque então, quando você está na região, a travessia está perto da sua casa, você vê lá todo dia e você vai analisando, mas se você não tem essa travessia perto da sua casa, parece que ela sofre, eles não existem na cidade. E a gente fez travessias elevadas antes da Praia Grande, antes de outras cidades. Nós fomos precursores nisso, só que a gente estuda bastante para não colocar o dispositivo a perder.

[01:25:32] Celso Gonçalves Barbosa: Só um pouquinho.

[01:25:32] Dawton Roberto Batista Gaia: Lucian, eu já entendi. A proposta é ampliar esse estudo, só um pouquinho só Júlio, eu vou te passar a palavra. Tem que pedir, a proposta, realmente, é ampliar o estudo. E é isso mesmo, eu acho que claro que nós estamos debruçados sobre esse problema, com toda a certeza, estamos debruçados sobre esse problema. E cada vez mais nós estamos empenhados

em reduzir o índice de acidentes nessa cidade. Júlio, eu vou te passar a palavra.

[01:25:32] Michele Perea Cavinato: Dawton, o secretário pediu a palavra. Posso passar para ele?

[01:25:32] Dawton Roberto Batista Gaia: Ah, o secretário, desculpa.

[01:25:32] Celso Gonçalves Barbosa: Rapidamente. Primeiro, Lucian. Eu ouvi aqui, eu estou na reunião. Eu vi que você me abordou, eu nem ia tocar nesse assunto. Pessoal, alguns aqui sabem, eu estou fazendo quimioterapia. Estou aqui no meio da quimioterapia enfrentando uma luta pela vida. Mas, estou aqui, sim, prestando atenção só para não ficar parecendo que: ah, o secretário não está na reunião. Estou na reunião, estou participando, só que eu preciso tomar remédios e estou fazendo uma quimioterapia. Por isso, existe esse grupo, viu Lucian? Para que a gente possa trazer todas essas questões e até mesmo essas ideias que você deu. Para que a gente possa talvez mudar a forma de apreciar. Mas a CET tem a forma toda. Toda a sugestão é bem-vinda, OK? Então, nós vamos dar ouvidos a sua explanação, aquilo que você colocou. Claro que a diferença de Praia Grande, são municípios menores, é outra realidade. São Paulo é uma cidade muito grande, existem diversos fatores que a gente pode discutir, por hora o porquê que não foi feito isso, por que não foi feito aquilo. Mas, eu acho essa discussão válida, sim. Agradeço suas palavras, mas eu queria mesmo somente dizer isso, que eu estou aqui na reunião e peço desculpas porque daqui a pouco provavelmente a reunião vai se estender e eu estou indo para o hospital já, já, pra dar continuidade no meu tratamento. Agora estou na Secretaria de manhã, mas daqui a pouco eu preciso sair. E, mas, é isso, estou aqui presente, estou firme e forte te ouvindo e se em alguns momentos eu dou uma sumida do vídeo, aí é porque eu estou cuidando da minha saúde aqui, mas eu estou acompanhando. Obrigado, passo a palavra aí pro Daton.

[01:28:26] Dawton Roberto Batista Gaia: Vou passar para o Richard a palavra. É o Julio que está com o nome da Alexandra. Nós vamos para outra pauta, Richard.

[01:28:36] Richard Melo da Silva: Bom dia, eu tenho (duas) 2 questões. Uma se relaciona, até um

pouco com o que o Lucian expos, em relação aos estudos, eu sei que existe uma série de normas do Contran e de critérios para a instalação desses dispositivos. Então, eu gostaria de saber se esses estudos que estão sendo feitos, apenas pontualmente, ou, se existe algum estudo mais amplo, capaz de mapear a cidade, de definir pontos de prioridade, regiões onde esse dispositivo possa ser mais efetivo ou outro dispositivo. Como está sendo feito esses estudos. E também em relação, eu gostei dos resultados aí apresentados, mas gostaria de saber se existe alguma coisa mais detalhada, por exemplo, relacionando

e diferenciando locais onde só tem a lombofaixa, locais onde tem lombofaixa em vias com radar, por exemplo, foi citado aí o Cruzeiro do Sul. E os diferentes contextos da localidade. Aí se tem, se é escola, se é parque, se é hospital, se existe alguma diferença nos resultados em relação a esses diferentes contextos. E é isso, só para não alongar mais.

[01:30:10] Dawton Roberto Batista Gaia: Passar a palavra para o Júlio. Se ele conseguir responder, já essa pergunta dessa, esse questionamento aí nós vamos mudar nossa pauta.

[01:30:24] Júlio: Não vou delongar muito, não é só a questão do custo. Realmente esse custo de quarenta mil (40000) reais é um custo que não é real, porque é um custo que a gente tem dentro de um sistema nosso, que dá um início do projeto. É porque quando a gente começa a estudar, a gente põe nesse sistema, o sistema de gestão de projetos, mas ele não dá, ele não gera o custo final. Esse custo é muito superior aos quarenta mil 40000 reais, porque ele não está incorporando a sinalização horizontal e muito menos um trabalho que deveria ser feito também, tem que ser feito juntamente, que é a parte da drenagem, então muitas vezes você tem que remanejar o ramal, uma boca de lobo para a travessia elevada para não ter um problema de transbordamento de enchente dessa da água, numa chuva, ir para um comércio, ir para uma residência, mas era só para dar esse esclarecimento, que esse valor no valor final, ele é muito superior aos quarenta mil (40000) reais. Bom, com relação aos estudos, de fato, isso aí já foi falado muito, tem uma metodologia tem um regramento. Nós procuramos estender isso o máximo possível para todas as regiões, priorizando escolas, priorizando onde há um comportamento, um número maior de pedestres. A gente tenta sempre priorizar. Como

os recursos são finitos, nós procuramos sempre priorizar para os locais mais importantes. Basicamente é isso, eu não vou prolongar se não, a gente não consegue sair desse assunto. Eu fico um pouco mais feliz com isso, porque eu vejo, pelo Lucian, por todo mundo, que há uma ansiedade de melhorar essa cidade. De reduzir o número de acidentes e ter uma cidade mais segura e mais civilizada. Porém, tudo isso depende não só da sinalização, como depende principalmente da educação. A gente também tem que investir muito em educação do motorista. Do lado dele, tem que ter um agente na cabeça do motorista. Tudo isso aqui, só funciona se houver educação. Se houver um compromisso com educação. Com toda a educação de todos os motoristas e, principalmente, a intensificação da fiscalização. Se não houver uma fiscalização efetiva, isso acaba caindo por Terra. Eu vou encerrar por aqui também que eu também tenho uma outra reunião. Agora eu tenho que me preparar para a próxima reunião, então agradeço a todos e peço desculpas também por estar saindo obrigado, Dawton, por mais essa oportunidade e obrigado a todos. Até a próxima.

[01:33:26] Michele Perea Cavinato: Obrigado, Júlio, obrigado.

[01:33:27] Dawton Roberto Batista Gaia: Eu que agradeço.

[01:33:28] Julian: Desculpa, três (3) vezes perguntou, qual que é o orçamento para lombofaixa e não falaram.

[01:33:40] Júlio: Eu falei que ia levantar esse custo e depois eu apresento para vocês.

[01:33:41] Julian: Não o custo, mas o orçamento previsto. Está no programa de metas?

[01:33:43] Júlio: Está no programa de metas. Eu não tenho esse número. Eu não trabalho com orçamento. Com o valor do orçamento, eu não tenho esse valor de fato, esse valor eu não tenho. Eu posso tentar levantar depois e passar para vocês de alguma outra forma.

[01:33:58] Dawton Roberto Batista Gaia: Então nós vamos levantar, Lucian, porque ele não está

separado só as lombofaixas. Está dentro de um pacote inteiro de segurança.

[01:34:07] Julian: É que a primeira resposta foi que não tinha orçamento suficiente para fazer aquilo que a gente propôs.

[01:34:14] Dawton Roberto Batista Gaia: Você está propondo dez mil (10000) lombofaixa, não tem mesmo. Então, nós vamos verificar e depois nós passamos a resposta pra você. Realmente, separar desse pacote todo onde tem as lombofaixas, a gente passa depois isso e dá uma resposta dentro da própria Câmara, que todos tenham ciência. Mas vamos lá, desculpa, mas eu vou mudar de pauta, porque realmente está falando todos os nossos horários aqui com a primeira pauta.

[01:34:43] Richard Melo da Silva: Dawton, só um comentário rapidinho, por favor. Reiterar, encaminhar esses dados para a gente porque já houve outras reuniões a promessa de passar informações, de passar algumas cidades que a gente não recebeu. Então, assim é só um apelo mesmo para que a gente está se pedindo aqui, seja encaminhado, seja levantado e encaminhado por e-mail. Por qualquer forma, só isso.

[01:35:13] Dawton Roberto Batista Gaia: Nós já apresentamos várias vezes no nesses programas nossos programas de meta, as metas a que a gente tem, os orçamentos, mas não tem problema nenhum, faremos isso e vamos encaminhar para vocês novamente. Mais uma vez eu queria agradecer muito a Telma, eu acho que o Júlio já saiu da reunião, o empenho, parabéns mais uma vez pelo excelente trabalho, é isso que a gente espera realmente. A gente espera do poder público, né? A gente está fazendo a lição de casa. Eu fico muito, muito satisfeito com esse resultado que foi apresentado, e aí temos oportunidade de expandir tudo isso. Como está sendo proposto aqui pelos conselheiros e pelos representantes da sociedade civil organizada. Então é isso. A ideia é expandir o máximo que puder dentro do critério, dentro de todas as normas e dentro do nosso orçamento que, realmente, ele não é tão grande quanto a gente gostaria, mas parabéns mais uma vez, Telma, e muito obrigado. Vamos lá. Então, Michele, pra última pauta? De apresentação da pesquisa do perfil dos usuários?

[01:36:33] Michele Perea Cavinato: Então vamos lá. A última pauta, apresentação da pesquisa perfil dos usuários de ônibus da cidade de São Paulo. Voltando a palavra para Chris Borges, Chris.

[01:36:44] Christina Borges: Poxa, eu vou ganhar hoje um chocolate, porque eu abri, vou encerrar. O Paulo vai me ajudar, vai colocar apresentação, como o doutor Celso já havia falado, essa pesquisa tem por finalidade conhecer o perfil do usuário que utiliza as empresas, as linhas, as empresas de ônibus e com algumas informações econômicas, familiares que possam nos ajudar a direcionar melhor ações os diversos grupos e políticas públicas também. Essa pesquisa foi feita com mil e duzentas (1200) entrevistas. Também distribuídas pelos três (3) grupos operacionais. As entrevistas foram aplicadas, presencialmente, em terminais e pontos de parada e até em embarcado em algumas linhas de ônibus que constam da amostra. Nós temos um perfil, falar um pouco agora aqui do perfil demográfico. Nós temos mulheres, são a maioria no transporte, e negras, sessenta e três vírgula noventa e nove por cento (63,99%). Ao fazer isso, ao fazer uma pesquisa de perfil, a finalidade, ou, a intenção é dizer, é fazer melhorar nosso foco em relação a quem usa. E não é um sujeito indeterminado, não é um número, então a gente começa a dar qualidades. De saber que são mulheres, a maioria. Um vírgula quarenta e um por cento (1,41%) de gestantes, é pouco, mas temos as gestantes, as negras. Com a idade média de trinta e cinco (35) anos e com o ensino médio completo. Quando a gente fala em porcentagem e em frequência, a gente fala dos grandes números, de onde a frequência ocorre mais da onde ela cai mais. Mas, na verdade, não temos um perfil. Temos perfis. Esse daqui é o majoritário. Temos as gestantes da mesma forma que temos outros segmentos de usuários que forma esse perfil. Pessoas idosas. Pessoas com deficiência, que nos foi pedido para colocar essa questão. Encontramos em mil e duzentas (1200) entrevistas e pessoas, cerca de trinta (30) pessoas que declararam ter alguma deficiência, sendo dezoito (18) deficiência física, oito (8) pessoas com deficiência visual e cinco (5) pessoas com deficiência mental ou intelectual. E perguntamos, o que é que elas utilizam, se elas utilizam alguma órtese, ou Eu prótese. E foi respondido que trinta e um vírgula vinte e cinco por cento (31,25%) usa óculos, prótese vinte e cinco por cento (25%), cadeira de rodas dezoito vírgula setenta e cinco por cento (18,75). Por cento outros recursos, outros equipamentos, muleta, bengala. Isso é importante também quando a gente fala de perfil, que é o perfil lá na ponta, a gente poder dar treinamentos adequados e cobrar, também, qualidade das empresas operadoras. À medida em que eu

mostro que eu tenho um painel, um mosaico de perfis. Eu tenho essa mulher, eu tenho deficiente, eu tenho a grávida, eu tenho 12, eu acho que a gente pode aprimorar cada vez mais. Direcionar cada vez melhor essas questões de atendimento ao público. Com relação ao núcleo familiar, praticamente, cinquenta e nove por cento (59%) dos entrevistados são chefes de família. Sendo que, nós vimos, maioria são mulheres, então há muitas chefes de família mulheres, com ensino médio e a com a renda que vai que varia entre mil trezentos e vinte a dois mil trezentos e quarenta (1320 a 2640), com um valor médio de três mil seiscentos e noventa (3690) reais. São famílias pequenas. Essa questão que a gente observa, a redução dos núcleos familiares ao longo dos cinquenta (50) último anos, a gente vê que agora, o que vigora é a família de um filho. É um filho só reduziu aqui. Nós temos quarenta e nove por cento (49%) de pessoas que têm dois (2) filhos. E quase setenta e um por cento (71) de pessoas que têm filhos até seis (6) anos e que nós colocamos esse indicador porque ele, somado a outros, ele vai nos permitir responder algumas perguntas, relativas ao índice de vulnerabilidade social da cidade de São Paulo, que é importante para a gente definir, planejar as questões de mobilidade nos locais mais distantes. Sobre trabalho e ocupação, a gente observa aqui, a maioria é assalariado. Se mantém um pouquinho na mesma proporção do que na última pesquisa, a quantidade de autônomos aumentou bastante. Está em dezesseis vírgula cinquenta por cento (16,50%), e era bem menor na pesquisa anterior. O desemprego diminuiu bastante na pesquisa, nós temos só dois vírgula quarenta e dois por cento (2,42%) que apareceram na nossa amostra, sendo que na cidade de São Paulo, segundo os dados do SEADE, está por volta de oito por cento (8%) o desemprego. Uma pequena parcela faz cursos à distância, ensino à distância. E o que se observou também, uma redução muito grande de pessoas, de usuários em regime de teletrabalho, significa que estão o teletrabalho reduziu bastante, sendo que nessa pesquisa anterior, quando a gente tem, quando a gente fala de vinte e cinco vírgula noventa e quatro por cento (25,94%) foi, vamos dizer, no auge da pandemia. Foi uma pesquisa que nós fizemos, inclusive por telefone. Então, tinha uma quantidade bem mais significativa de pessoas em regime de teletrabalho. Esse teletrabalho é exercido, em média, três (3) dias na semana. Sobre a classe social, que é um outro indicador que a gente também levanta, nós observamos que há uma quantidade muito grande de usuários na classe média média. Quer é C1 e C2. Uma elevação também no que é B1 e B2, que é a classe média mais alta. Uma pequena redução nas classes mais pobres, que é a D e E. Isso em relação à pesquisa anterior. Os usuários entrevistados, praticamente, a metade

deles têm automóvel e dez por cento (10%), quase onze por cento (11%) têm moto. Mas, para a finalidade da viagem, que é o trabalho, eles preferem utilizar o transporte coletivo, ou por uma questão de economia, ou de facilidade também. Eu falo aqui no coletivo, que não é só o ônibus, é metrô, outros modos também que a gente tem à disposição e que tenha uma preferência para os trabalhadores usarem. O acesso à serviços públicos também é uma questão que é perguntada que depois ajuda a calcular esse Índice Paulista de Vulnerabilidade, que é o acesso à água encanada, rede de esgoto, rua pavimentada, coleta de lixo, que está no nível relativamente positivo, dá em média noventa e cinco por cento (95%). E, finalmente, nós fazemos também uma pergunta que nos ajuda a compor o perfil desse usuário. Não só para as questões da operação, da gestão da operação, mas para o planejamento de transporte da mobilidade por ônibus em São Paulo, pensando em outros empreendimentos. Enfim, em outras e outras ampliações. Há doze por cento (12%) de usuários que recebem benefícios sociais, quer dizer, ao lado de uma classe média, ao lado de uma classe B1, nós temos também os vulneráveis. Então, a gente tem que dar conta. A gestão do transporte tem que dar conta de todos esses perfis e encontramos cento e quarenta e quatro (144) entrevistados que recebem benefícios sociais do governo, sendo a maioria deles o Auxílio Brasil, o Bolsa Família. Não tem diferença do recebimento desse benefício por tipo de grupo social. Agora percebemos que auxílio-doença está mais nas pontas, nas periferias, no grupo da distribuição e o LOAS está mais na articulação regional. Esse é um resumo da pesquisa. Espero que vocês tenham gostado, tenham apreciado, é uma coisa que tem uma importância, vamos dizer, social, relevante para o planejamento de transporte e para a gestão atual também. Eu agradeço e se vocês quiserem fazer alguma pergunta e estou à disposição. Michele.

[01:47:45] Dawton Roberto Batista Gaia: Acho que o Caíque levantou a mão.

[01:47:45] Michele Perea Cavinato: Sim, por favor, Caíque.

[01:47:50] Caíque Souza CMTT - Zona Leste: Todos me ouvem?

[01:47:55] Dawton Roberto Batista Gaia: Sim?

[01:47:57] Caíque Souza CMTT - Zona Leste: Tá certo. Algumas considerações, umas perguntinhas. Primeiro, baseado nesse último estudo, que foi realizado no ano, acho que foi ano passado, que se fazia no alto do último estudo. Quais ações efetivas elas foram aplicadas baseadas nos resultados desses estudos? Os apontamentos dos passageiros, se teve alguma coisa que vocês viram que realmente mudou e o que a gente pode ter uma percepção. Vocês conseguem falar sobre isso? Se também tem como disponibilizar essas informações e essa pesquisa? O resultado dessa pesquisa, se ela foi divulgada a público pra gente também poder acompanhar. Acho importante, nós conselheiros, termos essas informações pra gente ter alguma coisa, pra gente poder depois lá na frente, poder acompanhar. Se mais da metade dos usuários são mulheres, sobretudo a mulher negra, sabendo que uma parte trabalha e estuda voltando à noite. Quais ações a gente, vocês têm para promoção de segurança para esse público, considerando que nós temos linhas após as vinte e uma (21) horas e a rede da madrugada com intervalos irregulares e que o transporte público também é uma forma de manter a segurança. A gente sabe que tem aquelas ações do desembarque fora do ponto, que é uma ação muito importante, mas baseado nessas informações que vocês têm, se a questão de intervalo, se a questão do ônibus, se a questão de aproximar uma linha mais próxima do passageiro, isso também é considerado nesses estudos, porque essas faixas horárias, tanto na noite, quanto no entre pico, a gente percebe que existe uma redução de veículos muito gritante. E sobre a classe social, a gente tem situações, eu acho muito importante essa questão da classe social. Que a gente tem questão de situações de passageiros, por exemplo, se a gente sabe que a distribuição são os passageiros que têm mais de que não tem tanto poder aquisitivo, a gente sabe também que a população que hoje mora no fundão da cidade e que usa mais baldeação do transporte. A gente queria saber se também nesses estudos existe alguma coisa para vocês até ampliarem essa questão das linhas, porque a gente está falando de um público que hoje vou pegar um exemplo aqui do meu bairro. O pessoal mora no fundão do bairro. Precisa pegar uma condução até o terminal, do terminal principal, que é o Tiradentes, até uma linha no centro da cidade e mais uma para chegar no trabalho, ou seja, de três a quatro (3 a 4) baldeações, sendo que nem sempre a empresa vai pagar isso no VT. Então, se nesses estudos vocês já têm alguma coisa pensada também nessa questão da melhoria, por isso que é importante, por isso que alguma dessas perguntas, até podem estar respondendo no relatório, mas é bom a gente também

ter esse relatório, é isso. Obrigado.

[01:51:01] Christina Borges: Eu respondo, Michele, essa? Quer juntar mais questões? É o seguinte, essa pesquisa só pra posicionar a pesquisa, ela não é uma pesquisa de avaliação, ela é uma pesquisa de perfil e que, pelo perfil a SPTrans já conseguiu fazer um alinhamento de várias questões muito importantes, associada a outros indicadores, que são campanhas de assédio, de prevenção de assédio e campanhas de prevenção de racismo. Não só essas campanhas, mas houve, há um treinamento obrigatório para todos os funcionários aqui da SPTrans, de fiscalização, de treinamento das empresas operadoras também, que é uma questão que a gente está lidando já há um tempo. Questões sociais assim, importantes, como também, o treinamento a pessoas idosas, pessoas com algum tipo de restrição de mobilidade, pessoas deficientes. Então, isso abre um painel. Olha, eu tenho esse tipo de, vamos dizer, essa cartela de pessoas que precisam ser contempladas na mobilidade, só do transporte. A questão que você falou, Caíque, de expectativas, realmente, isso daqui não é levantado nessa pesquisa. Aqui é mais uma pesquisa de perfil. Eu já trabalhei numa área que é muito legal, que é a articulação que trabalha com a comunidade. Então, quando há uma questão pontual de necessidade, de remanejamento, de um ponto de aproximação, de iluminação, isso deve ser encaminhado para a gente. Isso deve ser mandado, pode ser mandado ou, principalmente, para Assessoria de Articulação Comunitária, que vai ao local, vai com os técnicos, porque essa é a intenção da gente, é melhorar essa qualidade de transporte, dar mais segurança aos passageiros, às mulheres. Agora, como é uma coisa, São Paulo tem vinte e mil (20000) pontos de parada, tem mil e duzentos (12000) veículos. É tudo muito, muito grande. Então, é como a questão da colega que estava falando. A gente acaba atuando e não tem outro jeito, tecnicamente na micromobilidade, nas questões mais pontuais e regionais e assim a gente vai. As questões de exigência do código de trânsito brasileiro são universais para a cidade, mas algumas outras coisas são pontuais, então a gente pede, Caíque, quando tiver alguma questão, para você encaminhar aqui para a SPTrans, por favor. O e-mail é comunidade@sptrans.com.br ou usar mesmo, vamos dizer, essa representação que vocês têm aí no conselho é só mandar por escrito, pedir para ser anotado, ser encaminhado, que a Michele e o

Dawton fazem também um encaminhamento.

[01:54:22] Caíque Souza CMTT - Zona Leste: Entendi. Então, nesse caso, deixa eu entender essa questão, essa questão do perfil. Mesmo tendo essas informações, ela não vai servir mais para campanhas e não para ações efetivas, desculpa, mas essa foi a impressão que passou, entendeu? Eu entendo que é importante. Não tiro o mérito dessa pesquisa, porque eu acho que, para qualquer ação pública, a gente precisa de dados e é muito bom que esses dados sejam gerados para a gente poder ter um parâmetro, até para se entender como a nossa cidade está crescendo, como ela está se organizando. Mas, nessas questões que eu citei, que foi a questão de transporte das faixas horárias noturnas, a questão de baldeações, et cetera. entre ônibus, são coisas que já está. Com esses dados você já consegue ter um parâmetro de entender como é que a sociedade é organizada e já começar a atuar em algumas ações que podem sim ser realizadas de bate e pronto. Por exemplo, se eu sei que eu tenho um público feminino que contempla a maior parte do transportado de São Paulo, a gente sabe que existe problemas na mobilidade à noite. Como que a gente com esses dados, com essas informações a gente consegue articular uma melhoria para esse público. Eu tenho, por exemplo, aqui foi uma briga para conseguir ampliar uma faixa horária numa circular daqui do meu bairro que acaba dez e meia(22h30) é a última partida. Mas por quê? Porque tinha passageiras que precisavam desse ônibus que se sentiu segura nesse ônibus. Mas para você ter noção, foi uma briga de três (3) anos para conseguir. Então, você está me dizendo que tem dados falando que existe um público feminino muito grande, então não é o caso da gente começar a pegar esses dados e já começar a estudar, baseado nas reclamações até do um cinco meia (156)? Se eu tenho reclamações por gênero, eu tenho quantas questões sociais, por faixa social, eu tenho ali no um cinco meia (156), casar com esses dados, porque vocês têm dados preciosos. Mas, eu acho que ainda falta aplicá-los de forma efetiva para a cidade. Eu sei, a cidade é grande, e é importante sim, mas a gente precisa também olhar com um pouquinho mais de carinho para essa população, sobretudo, a mais carente, a do fundão, daqui da cidade. Obrigado.

[01:56:52] Christina Borges: Então, Caíque, uma ação efetiva que você acha que é só comunicação. A gestão da mobilidade urbana, uma parte é comunicação, outra parte é infraestrutura e outra parte é a

formação de mão de obra, formação e reciclagem. Então, o que é que acontece com essas questões que o pessoal de treinamento desenvolve. São treinamentos relativos a reduzir o racismo nas viagens urbanas. Dos operadores, entre operadores, operadores e usuários e entre usuários também, como a questão do assédio também é feito. Com relação ao planejamento de linhas, com certeza isso é feito, porque isso é uma diretriz que a empresa tem de fazer essa questão do planejamento de linhas com um ponto de parada ou novos pontos, tendo em vista as condições de segurança e de apoio à mulher. Há também, mas aí tem teste, tem um ponto que conversa com as pessoas à noite, que a gente poderia ver depois. Que a mulher toca tem o totem. Tem na Praça da Sé, a mulher toca lá e ela fica, vamos dizer, tendo um apoio, uma conversa, até ela embarcar. Então, essa questão da segurança é uma questão muito importante, e que nós vamos ter daqui a alguns momentos que é a implantação de mais tecnologia nos ônibus. Teremos câmeras também nos ônibus, dentro e fora, vai permiti melhorar bastante essa condição de segurança. De segurança e das viagens. Eu não sei se a Rosilda gostaria de complementar. Rosilda é minha colega. Se tem mais alguma coisa, Rosilda, que você poderia ilustrar.

[01:59:11] Eduardo Reis - SPTrans: Chris, Edu, aqui. Tudo bem? Bom dia, gente. Eu acho que você falou bem com relação à questão da, não só das campanhas, mas dos treinamentos e por onde a gente tem caminhado. Essa questão da vulnerabilidade, para a gente, é um ponto bem importante, a gente tem trabalhado uma série de parceiros Banco Mundial, WRI, tanto com o governo do estado e tudo mais, sempre focando nessa questão da vulnerabilidade. A gente retoma a discussão, que vem desde a pandemia, a pesquisa que você fez, que vocês têm feito, já há algum tempo com relação ao perfil, mostra isto pra gente, dá dados para a gente conseguir fazer o planejamento da política pública necessária para isso. Os corredores que a gente tem feito planejamento, qualquer tipo de infraestrutura que a gente tem levantado, pensado, a gente sempre traz esse tipo de dado e esse é um dado prioritário, então, tipo o aquático, por exemplo, é uma infraestrutura que está sendo implantada. É um projeto importante no fundão da zona sul, ali na Billings, que contempla essa questão da vulnerabilidade e é um dado que a gente trabalha bastante. O BRT Aricanduva, que tem financiamento do Banco Mundial, também é um outro elemento importante nesse sentido. A gente tem o provedor Itaquera líder, que a gente tem também dados relacionados a isso. É o planejamento

dos terminais, também estão sempre tendo esse tipo de dado, que o Caíque trouxe. Seria importante a gente olhar, e a gente já olha. Então, eles estão na argumentação. Eles estão no planejamento e a gente tem feito esse esforço sem nenhuma dúvida, não só na parte de campanha, porque acho que você já falou, ele mesmo trouxe alguns exemplos, é o desembarque fora do ponto de vista, em alguns horários, você falou do ponto amigo e de treinamento que a gente faz com os operadores e com os nossos próprios técnicos também. A gente teve treinamento desenvolvido junto com o TDP e com o CEERT, Centro de Estudos das Relações Étnico-Raciais e Trabalho, que tem um trabalho muito importante, acadêmico. Aí a gente tem cursos desenvolvidos por eles. Assim, estamos sempre tentando olhar para essa questão. Acho que o ponto que você trouxe com relação à articulação comunitária é importante mesmo. Essas demandas chegam para a gente e, na medida do possível, tenta solucionar, ou, pelo menos, minimizar algum tipo de problema. Mas é um enfoque que a gente tem tido de maneira muito significativa nos últimos anos. Acho que nos últimos cinco (5), seis (6). Essa é uma grande diretriz que a gente tem fortalecido dentro do planejamento.

[02:02:04] Eduardo Reis - SPTrans: Oi, bom dia. Podia complementar a fala do Edu? É Rosilda falando. Então, tem uma outra coisa que a Chris mencionou que é a questão dessas reuniões, da nossa articulação comunitária. A nossa articulação comunitária, ela participa de reuniões com os CONCEGs dos bairros e nessas reuniões a questão da segurança, ela pode ser muito bem vista. Então, a articulação comunitária, quando ela participa dessas reuniões, ela consegue trazer para a gente também essas solicitações que o Caíque está falando. Claro que o planejamento de linhas, ele olha a demanda. A a gente está vendo agora com essa pesquisa que a Chris apresentou. A gente tem um olhar melhor das linhas e a gente não pode, infelizmente, esquecer da demanda. Não é porque cada demanda vai nos falar a frequência de cada uma das linhas. Claro que é importante essa questão dos horários de intervalo, mas a gente também tem aplicativos hoje que as pessoas conseguem se basear o horário dos ônibus, então isso também ajuda muito a questão da segurança. Acho que é isso.

[02:03:25] Michele Perea Cavinato: Obrigada pelo complemento, Rosilda. Abrir agora pro Richard.

[02:03:31] Richard Melo da Silva: Então gostaria de saber se essa pesquisa, ela identificou

passageiros neurodivergentes, além de deficientes físicos. Eu sou neurodivergente, estou no espectro autista e eu vejo muito, eu percebo muito o desconhecimento sobre esse público por parte dos operadores e até dos demais passageiros também. Então, eu gostaria de saber se foi identificado esse público na pesquisa e gostaria de falar também um pouco da questão da segurança. O Caíque mencionou aí as questões das linhas noturnas. Foi falado da tecnologia, dos pontos amigos. De madrugada e final da noite, a medida mais efetiva pra segurança, principalmente as mulheres, é deixar elas menos tempo esperando nos pontos. Isso relaciona diretamente com o intervalo das linhas, da frequência das linhas. São Paulo tem, eu não lembro agora o número, mas são muitos pontos. Eu acho muito difícil, isso vai chegar a essa tecnologia de ponto amigo, vai chegar em todos os pontos da cidade. Quase impossível, até diria. Assim, verificar o horário do ônibus por aplicativo de madrugada, à noite, na verdade, é até um risco maior se ficar com o celular na mão, você fica mais exposto a ação de trombadinhas, et cetera. Eu acho que é importante pontuar isso que de madrugada a rede noturna e as linhas que operam final da noite. É muito importante voltar à regularidade dos intervalos. Isso é uma medida de segurança mais efetiva, até em termos de alcance do que o que foi citado aqui, são esses dois pontos que eu queria abordar.

[02:05:48] Christina Borges: Richard, a questão é essa. Essa que você falou. Se aparecer essa categoria neurodivergente, na verdade, nós perguntamos, e as pessoas é que declararam. O que houve foi, declaração de pessoas com questões mentais ou intelectuais, mas não dessa forma dessa terminologia. Não foi autodeclarada por ninguém, devolvendo, Michele, Dawton.

[02:06:22] Michele Perea Cavinato: Passar então pra Sandra.

[02:06:27] Sandra Ramalhos: Olá, tudo bem? Então, desculpa, mas eu tenho de falar que nós estamos na Câmara Temática da SPTrans do transporte público que não foi aberta, então a gente é obrigado a usar o CMTT para termos a discussão do transporte público aqui na nossa cidade. Eu queria falar da pesquisa. Achei muito interessante incluir também os dados das pessoas com deficiência. Acho importantíssimo isso e fica bem claro que a gente utiliza o transporte público. Vocês viram lá um bom número de pessoas e esse número tende a aumentar. Como eu falei no começo, é

justamente porque o serviço Atende, não está dando conta do serviço, então a gente vai ter que invadir mais os ônibus e o transporte público. Então, é imprescindível que esse tipo de transporte realmente funcione. Eu fico pensando na possibilidade, eu sei que é uma pesquisa tal, mas é na possibilidade da gente aumentar as condições ou melhorar, essas condições para as pessoas. Eu sei que a pesquisa tem, foi só um parâmetro, uma coisa assim. Mas, que realmente ela traga um resultado para as pessoas que utilizam transporte, que nem você falou através desse mapeamento. A gente consegue, talvez, algumas outras ações. Esse o que eu queria trazer para nós, também, pessoas com deficiência, que realmente mapeando a nossa presença nesse transporte, que a gente consiga realmente utilizá-lo e, falo novamente, já falei várias vezes e falou o Richard também, que tem uma neurodiversidade. A gente é pessoa com deficiência, precisamos que quem trabalha no transporte público conheça as deficiências. Conheça, que tenha formação. A formação mudou dentro da SPTrans está agora com as empresas. Eu acho que deveria de voltar para mão da SPTrans, e isso de uma maneira mais plural, mais diversa, que tivesse a participação da pessoa com deficiência. Para que eles entendessem o que a gente precisa e como funciona o nosso transporte. Porque tem tido muito problema, já falei isso na audiência e vou falar aqui para vocês. Por exemplo, cadeiras de roda que não entram, que não conseguem entrar dentro dos ônibus. O desenho desses ônibus, o sacrifício que até alguns motoristas fazem para colocar a pessoa dentro do ônibus, que às vezes ele tem a porta esquerda, então ele vai em uma calçada, invade o lado esquerdo para que a pessoa possa conseguir entrar dentro do outro. É uma coisa assim, que não é legal, não é permitido, mas eles acabam fazendo para não deixar a cadeirante no ponto. Eu já vi vários casos, já ouvi, não vi. Eu ouvi vários casos como esse, então, quer dizer, é necessário que tenha uma formação, é necessário que a SPTrans realmente perceba o quanto que ela é importante, para também incluir a pessoa com deficiência. Se a gente não tiver o transporte público, a gente não consegue acessar políticas públicas, não consegue acessar saúde. Eu estou aqui, Dawton, Michele, estava aqui procurando um táxi para me levar para fazer um eletrocardiograma. Uma lista que eu tenho de mais ou menos uns vinte (20) taxistas para ver aquele que poderia me levar. E aí eu sou sujeita a pagar o que eles me cobrarem. Não é porque eu preciso, é minha saúde, não tem um ônibus que me leve até lá, então é bem complicado isso para nós. Graças a Deus, eu ainda tenho condições financeiras para isso. Mas imagina quem não tem, é bem complicado. A gente precisa desse transporte aqui no município de São Paulo, precisamos de calçadas, precisamos

de mobilidade. Obrigada.

[02:11:11] Michele Perea Cavinato: Obrigada a você, Sandra, Chris?

[02:11:15] Eduardo Reis - SPTrans: Eu posso comentar aqui mais uma coisa? Não sei, Chris, você está com o microfone desligado, se você quiser falar, fica à vontade.

[02:11:24] Christina Borges: E você está sem imagem, Edu.

[02:11:15] Eduardo Reis - SPTrans: Eu estou sem imagem?

[02:11:24] Christina Borges: É você está mais, está listradinho

[02:11:35] Eduardo Reis - SPTrans: Espera aí, deixa eu ver o que está acontecendo é, mas tudo bem, de qualquer maneira, espero que minha voz seja mais agradável do que uma imagem, então não tenho problema. A gente, Sandra, eu entendo, obviamente, o que você está trazendo, a importância da questão da pessoa com deficiência. E de novo, acho que você tem sido uma parceira da SPTrans. Não só com a área de engenharia. A gente sabe que a gente uma comunicação muito constante, né? Não só pela CPA, mas por todo o trabalho e ativismo que você tem. Acho que o ponto que o Richard da pessoa neurodivergente, é um ponto de atenção mesmo. Acho que a pesquisa, como a pessoa falou, é uma questão de declaração. A gente tem muita dificuldade de achar o campo na amostragem. Pessoas neurodivergentes, até pessoas com deficiência. Mas a gente tem tentado fazer esse esforço, tem colocado, temos parceria com a Secretaria de Pessoas com Deficiência. A gente tem parceria com a Secretaria Municipal de Direitos Humanos e Cidadania para fazer esse tipo de curso, não só com relação à população com deficiência e neurodivergente, como a Sandra falou, mas na ideia da diversidade, como um todo. Também em cursos relacionados a racismo, a gênero, a população LGBTQIAP+. Então, a gente tem tentado, obviamente, qualquer tipo de sugestão, e de proposta, ela é sempre muito bem-vinda. A Sandra falou que os treinamentos não estão na mão do SPTrans. Eu acho que essa é uma informação que não é tão verdade. Na realidade, a SPTrans, ela tem uma área muito

atuante, que trabalha muito com o RH das empresas, mas a gente tem quatro mil (40000) operadores, ou seja, a gente não conseguiria, especificamente, dar os cursos para todos os operadores da cidade. São vinte e oito (28) empresas, trinta e dois (32) contratos. É uma estrutura muito grande, que a gente precisa descentralizar, trabalhar com multiplicadores, para que a gente consiga fazer com que o conteúdo chegue até a ponta, até esse motorista, até esse operador. O nosso RH, ele não só constrói muito dos cursos com as secretarias que a prefeitura tem, como eu falei, mas, também, audita esses cursos dentro das empresas operadoras. A gente também tem um controle de qualidade com relação a isso. Teve um período de pandemia, em que o formato foi um pouco mais flexibilizado. A questão da EAD de ser um ensino assíncrono, e tudo mais. Mas a gente tem retomado esses formatos, isso já foi até discutido aqui dentro do próprio CMTT, feito apresentação pela Ângela, pela Gerente de Desenvolvimento da SPTrans. Então eu acho que um ponto, é que a SPTrans trabalha muito bem. Obviamente dá para melhorar. A gente sempre está aberto a qualquer tipo de sugestão, qualquer tipo de contato. O treinamento da SPTrans está sempre tentando melhorar e trazer novas informações. Se atualizar como um todo. Mas, Sandra, de novo, se você tiver alguma outra sugestão de curso, alguma outra, algum outro tipo de instituto, fundação, alguma coisa que a gente possa trabalhar e tentar melhorar esse tipo de experiência de usuário, a gente está aberto e pode tentar fazer uma reunião pra isso, não tem problema nenhum. Tá?

[02:15:12] Sandra Ramalhoso: Oh, sempre na parceria está bom?

[02:15:22] Eduardo Reis - SPTrans: É claro, com certeza. A gente não espera nada diferente.

[02:15:26] Sandra Ramalhoso: Estamos aqui, está bom, precisando é só chamar obrigado. O Wagner falou para eu visitar o Paris, eu vou lá de novo. Ele disse que ele paga o táxi,

[02:15:31] Eduardo Reis - SPTrans: O Wagner Chaves, que você está falando? É diretor do SPTrans, ele já está chamando de Wagner, está ótimo, já é de casa. É tranquilo. Obrigado, viu.

[02:15:46] Michele Perea Cavinato: Obrigada, Sandra. Obrigada, Edu. Dawton, as pautas. Chris, quer

complementar alguma coisa da fala do Edu?

[02:15:59] Christina Borges: Não, eu só quero agradecer a possibilidade de estar compartilhando isso com vocês, de estar ouvindo novas ideias, sugestões. Isso é que faz a coisa, vamos dizer, essa troca de sinais de comunicação, que é sempre importante para a SPTrans se manter atuante, viva, e melhorando a qualidade de serviço, só tenho a agradecer a todos, muito obrigada.

[02:16:46] Michele Perea Cavinato: Nós agradecemos. Chris, sabe que vocês citaram uma pauta que pode ser bacana para uma próxima reunião, se todos concordarem, nós começamos a pedir ajuda para SEURB agora, que é O Abrigo, amigo. Talvez trazer a equipe de SEURB para que apresentem esse instrumento, esse recurso tão importante na segurança, principalmente das mulheres, sim.

[02:16:55] Christina Borges: Perfeito. Concordo. Quer dizer, não tem que concordar comigo

[02:17:36] Rosilda: Apesar da gente identificar onde ficam esses abrigos, esses pontos. A gente tem uma concessionária hoje que implanta os abrigos e diversas tecnologia disponível. A gente poder pedir pra quem administra esses abrigos, que esses equipamentos possam ser incluídos nas periferias, seria excelente.

[02:17:41] Michele Perea Cavinato: Então, eu já vou deixar para a próxima pauta. Muito bom. E Dawton?

[02:17:43] Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, é. Estou a fazer o encaminhamento para o final da nossa reunião. Eu estou vendo que, acho que o. Lucian não está, não está mais na reunião. É bom, mas de qualquer forma é o seguinte. Na questão da meta, ele fez um questionamento com relação à meta, lá na meta trinta e nove (39). Embora não especifique a quantidade de travessias elevadas a ser construídas, estão previsto lá cento e cinquenta e nove (159) unidades. Esse valor está reservado. Lá no fundo, eu estou falando de quarenta e cinco milhões (45000000), só para vocês terem uma ideia, está reservado. Então existe sim, esse recorte da meta que nós estamos fazendo aqui com relação a

travessia elevada. Pode dizer até que é pouco, poderia, pelo tamanho da cidade, poderia ter sido muito mais, tudo bem, mas é isso que mas existe o planejamento. Tem um item lá específico com relação a esse item travessia elevada. Bom, cada vez mais, claro que é necessário expandir o nosso olhar na mobilidade ativa para o transporte coletivo na pessoa com deficiência. Enfim, na questão da segurança. Não podemos focar apenas na parte física da geometria da via, do veículo, na moto, da bicicleta, mas nós temos que investir muito no comportamento do pedestre, do ciclista, do motorista. Cada vez mais, o que tem, o que é necessário é a questão do comportamento e isso tem levado muitas vítimas. Por conta do comportamento inadequado de alguém no trânsito. Infelizmente, muitos têm desrespeitado a sinalização por falta de uma consciência que deveria ter sido adquirida ao longo da vida. Provavelmente, não é tão simples assim, do jeito que eu estou falando. Mas a realidade é que nós temos que investir mais na fiscalização, na engenharia. Boa parte do nosso investimento, tem que estar na educação do trânsito. Precisa está voltado de fato para a mudança do comportamento das pessoas no trânsito. Eu acredito que realmente, se, nós conseguirmos mudar esse comportamento, essa cidade vai ficar mais amigável para todo mundo. Claro que o poder público tem a obrigação e tem se esforçado muito através da Secretaria. No nosso caso específico, da SMT, nós temos nos esforçado muito nessa questão da segurança e temos debruçado muito, com o objetivo de reduzir de fato o índice de potencialidade de acidente no trânsito. Isso. Eu queria agradecer a Chris, pela apresentação excelente. As pautas que nós temos colocado, né? A gente tem sempre é feita uma reunião, só pra vocês entenderem como que é o processo. Aqui dentro do nosso CMTT. Rapidamente, vou fazer um resumo. Se tiver que colocar alguma coisa Emílio, por favor. Os conselheiros apresentam a proposta de pauta e, às vezes, essas pautas vem de longo tempo, vem sendo colocado e todas as pessoas envolvidas nas respostas com as pautas sugeridas, nós fazemos contato ou com a SPTrans ou com AST com a com a CET ou com o DTP. Quer dizer, cada órgão, cada entidade é responsável por essa resposta que é solicitada nesse pedido de pauta. Posteriormente, isso é submetido, a gente leva pra outras instâncias pra olhar a pauta. Se é isso mesmo, se eles querem colocar mais alguma coisa, querem acrescentar mais alguma coisa na pauta, então, e posterior a tudo isso, essas sugestões. Essas sugestões, não é que são que são feitas sempre de uma em uma uma reunião cerca de dez (10) dias ou uma semana anterior a esta reunião é decidido a nossa pauta. Então, e lá a gente tem sempre tem buscado não fazer uma pauta muito longa, muito extensa, para que a nossa reunião não se estenda

muito e não fiquei muito cansativa para todo mundo. Algumas, a pauta a gente sempre seleciona como pauta mesmo para poder abrir para questões que possam surgir durante a apresentação de cada um dos nossos convidados. E a questão dos informes é realmente um informe. A ideia é fazer um informe que seja esclarecedor com algumas dúvidas que surgiram das possibilidades e nos pedidos dos conselheiros. Só isso. O resumo da nossa, do nosso planejamento, aqui com relação às nossas reuniões da Câmara Temática. Então, mais uma vez, queria agradecer a Chris pela excelente apresentação. Vou abrir para o George, como exceção. George, estamos fechando aqui a reunião.

[02:23:40] Christina Borges: Só uma coisinha. Quero agradecer aos meus colegas, o Paulo e o Wilson.

[02:23:51] Dawton Roberto Batista Gaia: Por favor. Agradecemos conjuntamente, Paulo e o Wilson, pela ajuda na apresentação e pelo apoio. George.

[02:24:02] George Queiroz: Não, só para encerrar. Eu queria mais uma vez, infelizmente, lamentar a ausência do secretário, porque, ele, pelo regimento

[02:24:08] Michele Perea Cavinato: O secretário participou da reunião inteira, George.

[02:24:10] George Queiroz: Eu não vi que a gente fez uma pergunta. A gente fez uma pergunta no começo, ele está aí? Ninguém respondeu, ninguém falou nada, não havia não. Vi que a gente estava discutindo coisas políticas.

[02:24:22] Mauro Calliari: George, desculpa, eu vou entrar nessa história pelo amor de Deus, o cara foi lá, respondeu. Falou que está no hospital. Pô, meu, você participa da reunião e daí você tem moral para falar ou você não dá uma balada deselegante. Deselegante o que você está fazendo, dá uma olhada na dá uma olhada na gravação da reunião.

[02:24:40] Mauro Calliari: Não, porque a gente perguntou. Peça perdão.

[02:24:22] Celso Gonçalves Barbosa: George, eu estou fazendo quimioterapia, eu estou no meio da quimioterapia, do perdão, lutando pela minha vida.

[02:25:02] George Queiroz: Peço perdão, lhe desejo saúde, muita saúde.

[02:25:07] Michele Perea Cavinato: Vamos lá. Gostaria, inclusive, de passar a palavra para o secretário para fazer o fechamento da nossa reunião.

[02:25:18] Celso Gonçalves Barbosa: Espera aí. Eu peço desculpa a todos.

[02:25:51] Dawton Roberto Batista Gaia: Secretário, não precisa pedir desculpa. Nós é que nos desculpamos. Agradecemos pelo esforço.

[02:25:59] Celso Gonçalves Barbosa: Desculpa. Realmente um momento bem complicado da minha vida, mas. Ai, ai. Posso. Eu estou num momento bem complicado da minha vida, mas eu quero agradecer a presença de todos. Desculpa se em algum momento, eu não consegui participar, eu estou participando, eu estou ouvindo atentamente. São discussões que a gente tem que continuar. Eu faço questão sempre de participar de todas as câmaras de uma forma ativa. Realmente, o que ele falou mexeu comigo. Mas eu agradeço a presença de todos. Eu declaro encerrada a reunião, muito obrigado,