Reunião da Câmara Temática de Mobilidade a Pé

Data: 13 de maio de 2022 (sexta-feira)
Horário: 10h às 12h (online)

Participantes | Poder Público:

1. Dawton Gaia – Secretário Executivo CMTT
2. Jackeline Melo – SMT-AT
3. Alik Tramarim Trivelin - SPTRANS
4. Lilian Rose Freire – CET/SME (palestrante convidada)
5. Márcia – CET-GPL
6. Michele Perea Cavinato – SMT-AT
7. Paulo Alexandre Matias – SETRAM-Imprensa
8. Rogerio de Oliveira Ramos – SMT AT
9. Rosemeiry Leite – CET
10. Rosilaine - CET/DPB (Convidado)
11. Julio Rebelo - CET GST
12. Quirino - SPTRANS
13. Rogério Santos - SMT AT
14. Sergina - SPTRANS
15. Vanessa - GAC

Participantes | Integrantes da CTMP, Usuários Temáticos e Regionais:

1. Élio J. B Camargo – integrante da CTMP
2. Gilberto Carvalho – integrante CTMP
3. Mauro Calliari – Mobilidade a Pé/Secretário Executivo da CTMP
4. Sandra Ramalhoso – Pessoas com Deficiência
5. Rafaela – Pessoas com Deficiencia

Observadores:

1. Meli Malatesta
2. Helena Degreas
3. Fabio Nigro Gonzalez
4. Regina - SMT
5. Jessica
6. Joao Bonett Neto
7. Mariani Dan Taufner

Pauta:

1. Discutir a segurança e acessibilidade nos terminais de ônibus", mais especificadamente os seguintes pontos:

a. Acidentes ocorridos entre ônibus e pedestres dentro dos terminais;
b. Condições que estão sendo feitas as travessias e se há propostas para futuras modificações e
c. Se há cláusulas que falam da relação entre pedestres e ônibus nos novos contratos dos terminais.

2. Quadro de Evolução de Acidentes – Ano 2021
3. Pesquisa envolvendo pedestres (com base no relatório entregue pelos conselheiros da CT Mobilidade a Pé à área de pesquisa da CET).

DAWTON – Bom dia, Vamos começar mais uma reunião da câmara de mobilidade a pé, antes de mais nada agradecer a SPTRANS por ter disponibilizado as pessoas para fazer as apresentações e ao Julio que vem apresentar a evolução dos acidentes e a Lílian que vem apresentar a pesquisa envolvendo os pedestres. Vamos lá.

JACKELINE - Bom dia. Meu muito obrigado ao pessoal da SPTRANS, que alinhou com a com a Michele e a todos os participantes. Bom, para ficar registrado vou ler as pautas e na sequência, a gente já passa a palavra ao primeiro.

1. Discutir "a segurança e acessibilidade nos terminais de ônibus", mais especificadamente os seguintes pontos:
   a. Acidentes ocorridos entre ônibus e pedestres dentro dos terminais;
   b. Condições que estão sendo feitas as travessias e se há propostas para futuras modificações e
   c. Se há cláusulas que falam da relação entre pedestres e ônibus nos novos contratos dos terminais.
2. Quadro de Evolução de Acidentes – Ano 2021
3. Pesquisa envolvendo pedestres (com base no relatório entregue pelos conselheiros da CT Mobilidade a Pé à área de pesquisa da CET).

Dawton dará im informe, Mauro fará considerações e depois Francisco Quirino a palavra é sua, obrigada.

DAWTON - Um complemento o horário da nossa reunião está estabelecido entre as 10 e as 11 e 30, nós vamos tentar cumprir a nossa pauta. Nós começamos 10 minutos depois, vamos tntar encerrar as 11 h40.

MAURO CALLIARI - Eu acho que tudo o que a gente estava discutindo durante os últimos 30 dias está contemplado nessa pauta, acho que está ótima e faço eco as palavras do Dawton, essa é bom a gente poder contar com uma conversa inicial para ajudar a entender esse tema da segurança nos terminais que surgiu e ele ganhou força, tem muita gente falando disso, eu acho que vai ser muito interessante a gente poder discutir alternativas, ver como é que está indo, muito bom, vamos em frente.

QUIRINO - Bom dia, eu trabalho no centro de operações na SPTRANS que é uma central de monitoramento da operação - eu não tenho a vivência presencial do dia a dia dos terminais - o que a gente tem aqui são informações que a gente recebe através das nossas equipes externas sobre as ocorrências e todas as interferências em geral, tanto nos terminais quanto nas demais vias da cidade, tudo que está ligado ao transporte coletivo e o sistema está sob gestão da SPTRANS. Falando de pedestre e atropelamentos nos terminais que é o tema que eu tenho que me ater eu que posso dizer o seguinte: temos acompanhamento estatístico observamos em 2021 e 2022 que não tivemos nenhuma ocorrência fatal com pedestres nos terminais. No geral o terminal que a gente tem mais casos de ocorrências com o pedestre é o terminal Parque Dom Pedro, pela sua dimensão a quantidade de plataformas e linhas, a quantidade de usuários que frequentam o terminal a gente tem um pouco mais de ocorrências lá do que nos demais. Mas também não é uma quantidade grande, a gente teve no ano passado 2021 um total de 05 ocorrências mais ou menos e esse ano teve 04 até agora (maio 2022), mas nenhuma delas grave. Ali a gente tem um problema que não é muito comum nos outros terminais é que no entorno do terminal parque Dom Pedro tem uma população flutuante de pessoas em situação de rua que ficam naquela região e nas imediações e essas pessoas vão lá dentro, porque não tem controle de entrada, e nem deveria mesmo, e alguma dessas

ocorrências envolvem, essas pessoas porque eles atravessam em locais totalmente inapropriados e acaba ocorrendo em alguns casos atropelamentos. Mas, apesar disso, não houve mortes pelo menos no ano passado e nesse ano. Acidente grave mesmo a gente teve ano lá em Santo Amaro, foi um atropelamento por ônibus articulado esse foi de graves proporções inclusive, a vítima foi socorrida pelo helicóptero águia da polícia e a gente não tem informações do que aconteceu depois. Já no ano anterior em 2020, tinha ocorrido também um atropelamento fatal lá em Santo Amaro. Mais os atropelamentos acontecem por outro motivo, não sei se alguém conhece lá você não pode passar de uma plataforma para outra sem subir a escada e passar pelo meu mezanino então isso confere ao terminal uma segurança adicional. É que nem o Cachoeirinha tem um túnel para você passar de uma plataforma para outra e isso acaba facilitando a vida do pedestre e evitando ocorrências com os ônibus, no terminal Vila prudente é um terminal novo e foi entregue há pouco tempo também tem as escadas, você não passa de uma plataforma para outra também sem utilizar as escadas e isso contribui para que tenha mais segurança para os pedestres. No Parque Dom Pedro não, o que a gente tem lá são as travessias elevadas que obrigam naturalmente o ônibus a passar mais devagar, mas isso não impede que aconteça o atropelamento. E como é que eles acontecem? Na maioria você tem um ônibus parado no ponto e atrás dele outros três ou quatro, porque tem outros pontos, e quando ônibus vai ultrapassar aquele que está parado se uma pessoa sai na frente daquele ônibus de uma maneira abrupta, é quase sempre aí que acontece a ocorrência, ou seja, é atingido pelo ônibus, mas como a velocidade regulamentada nos terminais é de 10 km e existe fiscalização em cima disso então essas ocorrências - na maioria é de pequenas proporções, as demais são ocorrências médias ou leves e hoje existe aquele pessoal de uniforme verde que vocês veêm que é o pessoal da SOCICAM eles fazem um acompanhamento, mas se você pega um terminal grande como o parque Dom Pedro que tem várias plataformas e faixas de travessia, aquelas pessoas que estão lá não dão conta de fazer um acompanhamento, um controle efetivo para evitar ocorrências, agimos de acordo com os recursos disponíveis, seja com esse contrato com os terminais como está hoje: ele é fiscalizado pela superintendência de operações da SPTRANS, só que a superintendência não tem um efetivo de técnicos para disponibilizar um ou mais em cada terminal desses para verificar como está sendo o trabalho da empresa terceirizada.Os técnicos, eles passam nos terminais, todo dia em horário diferente, mas não permanecem, é full time no terminal para acompanhar e fiscalizar o serviço da empresa é terceirizado, e antes dessa reunião eu vi aquele vídeo de Itaquera que alguém filmou uma travessia de pedestre e três pessoas da SOCICAM que estavam totalmente alheias ao que estava acontecendo na travessia, é tudo o que a gente não recomenda provavelmente o técnico da SPTRANS não estava lá naquele momento e as pessoas se sentiram confortável de não fazer o que devia fazer - a gente observa também um motorista de um ônibus passando ali naquela faixa de travessia, sem o mínimo de noção do que é dirigir em um terminal. Quando acontece um atropelamento naquelas condições - e a gente tem Câmera nos terminais - elas nos ajudam muito, a gente adota o procedimento que é adotado no geral, para o transporte, que é o PRAT- *Programa de Redução de Acidentes em Transportes*. Tem um decreto, uma portaria a gente analisa e com base nas imagens de câmeras que a gente solicita para a empresa terceirizada e aí a gente se debruça sobre essas imagens e verifica a conduta do motorista quando a gente constata indícios de que ele não dirigia defensivamente que ele de alguma forma contribuiu para que houvesse um acidente a gente encaminha esse motorista para passar por uma reciclagem de direção defensiva com duração mínima de 8 horas e ele tem que passar por um exame de sanidade física e mental e uma avaliação psicotécnica - estão prevista na legislação. Todo sinistro com ônibus que produza vítima é analisado pelo programa de redução de acidentes de transporte. Eu faço parte, coordeno esse grupo e a gente afasta, porque por mês de 20 a 30 motoristas a gente encaminha para reciclagem por envolvimento em acidentes, em qualquer que seja o lugar: no corredor, em outras vias terminais e nos terminais a gente tem mais subsídios por causa das câmeras, quase sempre tem uma imagem para gente analisar com base naquela imagem que fica mais fácil, quando não temos a imagem nos valemos de outros recursos como depoimento de pessoas que presenciaram, verificar as marcas de frenagem, verificar o ângulo de visão do motorista no momento do acidente, verificar o disco do tacógrafo para

ver que velocidade estava , enfim, a gente tem outros recursos para analisar e acaba tomando a decisão de responsabilizar ou não o motorista. Nos casos de atropelamentos em terminais na maioria das vezes, a gente afasta. Por quê? Porque o motorista que opera a linha de terminal ele tem que ter claro que ali é um local, que ele tem que ter extrema atenção ele não pode dirigir num terminal como você dirige na rua, em terminais como Sacomã, Parque Dom Pedro, Santo Amaro em horário de pico às 6 horas da tarde, por exemplo, parece um formigueiro, ou seja, é muita gente atravessando o tempo todo, então a velocidade do motorista tem que ser muito baixa para que se houver um contato com o pedestre, que ele seja o mínimo possível, quando acontece algo que pela dinâmica da ocorrência a gente percebe que o motorista não agiu defensivamente, ele passa por esse processo de reciclagem e com toda uma consequência para a empresa inclusive, porque esse procedimento implica na avaliação da qualidade do serviço, então a empresa é penalizada também nos indicadores da qualidade ela pode ficar lá na ponta do ranking por conta dessas ocorrências, o IQT que a gente chama aqui na SPTRANS ele tem vários itens: pontualidade, cumprimento das viagens, reclamações, funcionamento dos equipamentos embarcados e tem vários itens, mas o sinistro pesa muito, nenhuma empresa quer ter um índice alto nesse quesito porque isso derruba a pontuação dela no indicador da qualidade isso é um efeito colateral, porque o primeiro é esse, de afastar o motorista a empresa fica durante um período sem aquele motorista, porque ele vai ter que cumprir aquele procedimento de reciclagem. Nos demais terminais temos ocorrências também, no Grajaú, no Varginha pois todos os terminais são terminais de muito movimento e no pico a gente tem muita travessia e também acontece na fila de espera do ônibus quando a fila cresce muito e as pessoas se aglomeram um pouco e acontece da pessoa ultrapassar aquela linha amarela, que ela não deve ultrapassar e quando o ônibus se aproxima do ponto ela acaba atingindo com retrovisor a pessoa que se curvou ou então invadiu a faixa amarela, mas geralmente esse sinistro não é grave, porque o ônibus para estacionar no ponto tem que estar com a velocidade bem baixa de qualquer forma, quando ocorre o contato, é um atropelamento que vai ser contabilizado e vai ser analisado, outro tipo de atropelamento que acontece também são nas entradas e saídas dos terminais, às vezes o motorista está entrando ou saindo do terminal na velocidade recomendada de 10 km mas aí ocorre uma atitude às vezes precipitada do pedestre, que está com muita pressa ou por outro estar distraído, tem a questão do uso celular e a pessoa às vezes atravessa na frente, com pouco tempo de resposta do motorista e aí acaba acontecendo também uma ocorrência com o pedestre, tivemos durante o ano passado inteiro 28 casos registrados aqui no centro de operações, e nesse ano do primeiro quadrimestre tivemos 6 então isso aponta para um número parecido com o do ano passado é mais ou menos isso que a gente tem aqui de estatística, pedestre/ônibus nos terminais, me coloco a disposição aqui para perguntas, obrigado.

JACKELINE - Muito obrigada, Quirino. Nós já temos algumas inscrições. Sandra, bom dia, por favor.

SANDRA RAMALHOSO - Bom dia, tudo bem com vocês? Olho, eu sou uma frequentadora assídua do terminal Parque Dom Pedro, e só para fazer memória que eu comecei a usar o terminal acho que em 2016 e numa das minhas primeiras viagens, eu precisei desembarcar fora da minha plataforma, porque uma pessoa tinha morrido atropelada bem na minha linha, bem aonde eu ia desembarcar. Mas graças a Deus nunca mais eu tive problema desse gênero ou notícia desse gênero. Mas o que eu queria destacar aqui são algumas coisas que eu acho que a gente poderia estar vendo, você falou que em alguns outros terminais é necessário subir escada para acessar por cima as outras plataformas, por questão de informação, isso tem acessibilidade? Tem rampa? Tem elevador? Eles funcionam normalmente? Como é que está esse andamento? Segundo ponto, no terminal parque Dom Pedro nós temos algumas rampas que levam as baias, a plataforma algumas são bem acentuadas fora do parâmetro, então a gente realmente tem medo de cair para trás então eu acho que dar uma verificada na angulação dessas rampas para facilitar a nossa acessibilidade. E terceiro ponto falando agora da minha particularidade é se você quiser anotar aí, Quirino é a plataforma 05 onde embarca o 3141, de modo mais particular a porta do ônibus fica bem no poste de informação então não há espaço para que eu faça a manobra para poder entrar no ônibus, eles têm que ir para

frente ou para trás, se eles forem para trás, eles pegam a faixa de pedestre e se eles forem para frente, todo mundo fica reclamando por que o motorista foi para frente? Se puderem dar uma olhadinha ali com mais carinho, talvez ou mudar o poste ou mudar a maneira como é que é feito ali no 3141 plataforma cinco, está bom? São essas questões que eu tinha,obrigada.

QUIRINO - Ok, vamos lá. Nos terminais onde tem escadas a gente tem elevadores, estão às pessoas que não podem usar a escada podem usar um elevador, isso não é problema com relação à acessibilidade. A Senhora colocou aqui do parque Dom Pedro é uma questão que a gente precisa verificar que precisa de uma correção, a porta não pode estar impedida por nenhum obstáculo, tem que estar livre para o motorista alinhar a porta no local exato onde o passageiro está para embarcar, eu anotei aqui e vou encaminhar isso para a superintendência, o pessoal que fiscaliza para verificar o que é possível fazer para modificar isso. Sobre a inclinação das rampas o padrão, é de 15 cm de inclinação, mas se tiver com mais de 15 é um problema, porque causa esse desconforto que a Senhora mencionou, eu estava olhando aqui, inclusive o anexo três da licitação que está sendo implantada agora da PPP, está escrito isso lá dos 15 cm, eu não creio que hoje na atual gestão dos contratos será modificado alguma coisa, porque o tempo já não é recomendado que se mexesse em alguma coisa se está sendo passados os terminais para outros gestores em pouco tempo, mas provavelmente deve ser corrigido, eu vou também anotar isso aqui porque tem uma equipe da superintendência de operações que vai analisar os itens desse contrato e vai fazer algumas observações para que aquelas coisas que precisam ser ajustadas, melhoradas, sejam encaminhadas para quando for emitida a ordem de serviço e as pessoas possam atuar de acordo com esses parâmetros.

SANDRA RAMALHOSO - Obrigada, Quirino, eu queria agradecer muito a CET eu não sei bem quem foi que fez o serviço, mas eu reclamei muitas vezes aqui sobre as travessias que tinha valetas que a gente não conseguia passar porque tinha perigo tal e foi jogado um cimento e as valetas ficaram aliviadas e agora a gente já consegue atravessar com certa tranquilidade. Eu queria agradecer não sei bem quem fez aquilo, quem tomou essa providência, mas pelo menos está funcionando melhor quando saimos do terminal e vai para General Carneiro. Muito obrigado.

JACKELINE - Que bom, Sandra. Obrigada. Rafaela, por favor.

RAFAELA - Eu tenho uma pergunta e uma reclamação para fazer, inclusive eu tenho um vídeo se vocês quiserem posso compartilhar com vocês? Aconteceu no dia 2 de maio, às 17h00min no terminal Itaquera. Tinham vários funcionários da SOCICAM no terminal, eles estavam conversando, entre si e nada fizeram, eles presenciaram vários pedestres quase sendo atropelados e não tinha uma sinalização ou comunicado. É algo frequente? É um incidente que ocorreu? Um caso atípico? Eu gostaria de saber um posicionamento em relação a isso? E também, eu gostaria de saber se vocês têm algum controle sobre atropelamentos que podem ocorrer nos terminais? É feito algum controle? Se vocês tem um feedback sobre isso, o que acontece? Obrigada.

QUIRINO – Ok, Rafaela, o vídeo, provavelmente aquele que eu comentei no começo da fala aqui? A situação inadmissível é passível de atuação da equipe que supervisiona a operação dos terminais pela SPTRANS, mas quem presta o serviço é uma empresa terceirizada e quando tem irregularidade que a fiscalização constata ela vai elaborar todo um processo de penalidade para aplicar na empresa contratada, como esse caso recente, dia 2 eu não o que vai ser feito, até porque não sei se a superintendência tem conhecimento desse fato eu vi o vídeo e realmente é aquilo que a gente não gostaria de ver. Tem três pessoas não estão fazendo seu trabalho parecem tratando de outros assuntos na verdade, enquanto isso o pessoal está atravessando lá até com risco de ser atropelado. O controle que você falou o que a gente faz, é isso que eu tinha comentado no começo da minha fala, além do controle estatístico, é claro que se alguma coisa chamar atenção da gente, por exemplo, em um terminal em um mês só teve, vamos supor, teve três ocorrências. A gente vai tentar entender cada caso e vai tentar conversar com os responsáveis nesses terminais que tem equipes

fixas. Mais segue a regra geral, seja analisar o caso, verificar em que ponto o motorista teve responsabilidade na ocorrência e adotar medidas que já são pré-estabelecidas para esses casos. Essa parte da atuação das equipes que prestam serviço nos terminais a gente sabe que como todos os serviços terceirizados requer um acompanhamento muito próximo para que as coisas saiam do jeito que se espera, e a SPTRANS, hoje eu posso dizer que pelos recursos humanos que temos na empresa a gente não consegue manter uma presença do nosso pessoal técnico satisfatória ou seja, eu não tenho a quantidade de pessoas que precisava ter para agir mais de mais de perto ou seja ter um controle mais efetivo, mas se houve um problema e a superintendência tomou conhecimento, ela vai instaurar um processo para aplicar penalidade, mas o ideal é que não precisasse aplicar penalidades, porque a gente tem que pensar sempre que o a penalidade aplicada na prestadora de serviço não vai aliviar o trauma de um usuário que foi vitima de atropelamento. Então, qual que é o mundo ideal que a gente deseja? Tem que trabalhar para isso, para que não precisa aplicar penalidade desse tipo e que as pessoas que no novo contrato, vão administrar esses terminais que elas tenham essa visão clara de que o usuário do sistema o pedestre é a parte mais vulnerável e que precisa da atenção. Não adianta você ter infraestrutura diversa se o pedestre está sendo atropelado. Então tem que ser prioridade isso tem que estar muito claro e eu espero, sinceramente, que a gente tenha ganhado com essa PPP que está sendo conduzida pela prefeitura nesse momento.

RAFAELA – Obrigada.

JACKELINE – Obrigada. Rose da CET. Por favor.

ROSE - Oi, bom dia. Eu queria só fazer uma pergunta ao Quirino, ele está falando basicamente da área interna do terminal e ele até mencionou entrada e saída. Eu gostaria de saber se há alguma análise ou algum levantamento, algum cuidado maior com alguma pequena região de chegada ao terminal, área externa que é mais uma atribuição CET, mas a gente tem observado que essa articulação às vezes não acontece. Eu queria saber se a SPTRANS tem alguma avaliação nesse sentido? Obrigado.

QUIRINO - Na verdade como os terminais estão sob administração de terceiros, só age no limite interno do terminal, o que a SPTRANS faz com relação às áreas externas, é o que ela faz em todos os locais de grande concentração de passageiros, a gente tem as equipes externas e essas equipes são distribuídas nos locais mais críticos no horário de pico, principalmente, por exemplo, ali no largo da Concórdia, a gente tem ali um local de muita travessia de pedestre é preciso manter gente ali quase que o tempo todo, para evitar que aconteça coisas graves e isso dá resultado, na verdade, a gente não tem muitas ocorrências no largo da Concórdia apesar de a CET também ser presente lá, segue o mesmo padrão, na verdade, dos demais logradouros na parte interna, tem uma empresa que administra e na parte externa, a gente faz a fiscalização padrão, não posso dizer aqui que é diferenciada, não é, é a mesma fiscalização dos demais locais.

JACKELINE – Obrigada. Senhor Élio, por favor.

ÉLIO - Bom dia. Quirino foi interessante a sua exposição. Mas no caso da acessibilidade, nesses locais de um de um lado para o outro, e acho que tem facilidade, por exemplo, no Sacomã tem portão que o pessoal, abre para aquele que precisa entrar. Eu acho que as passagens elevadas elas definem muito bem, (ININTELEGIVEL) cara meio apressado. Acho que também pensando mais no terminal Pinheiros essa passagem elevada na frente na entrada, mas num extremo que é a entrada dos carros não tem nada o que acontece muitas vezes é que o usuário está procurando a linha e a linha está do outro lado ai ele vai retornar lá na passagem elevada para dar toda a volta ele acaba atravessando no meio. Então haveria a possibilidade de colocar passagem elevada também na entrada dos veículos? Na outra extremidade, não sei se eu consigo explicar isso. O outro fato é a questão das emissões nos terminais uma questão de saúde e de economia da própria empresa. Os veículos ficarem desligados com o carro estacionado, mas não existe essa observação por parte da fiscalização da empresa que faz o trabalho lá então eu acho que essas duas coisas. De olhar se os carros estão dando preferência

para o pedestre, e também a questão das emissões. E eu acho que antes das ocorrências, o melhor é a prevenção e aí eu acho que a comunicação constante e a fiscalização poderiam ajudar nisso mesmo porque eu acho que eu o treinamento (ININTELEGIVEL) obrigatório e finalmente as câmeras deveriam ser adotadas para todos não só nos terminais, na manobra dos terminais ajudaria, mas também do modo geral na cidade. E a gente vê que aconteceram acidentes por falta de visão do motorista nos articulados, obrigado.

QUIRINO - Essa questão que o Sr. Élio mencionou do terminal Pinheiros, eu acho que isso vale como recomendação para as requalificações que vão ocorrer nos terminais a partir dessa PPP, provavelmente hoje ninguém vai mudar muito a configuração do que está lá, aí que a pessoa vencedora da licitação vai receber a incumbência de fazer as adaptações e como eu disse anteriormente, tem uma equipe técnica da SPTRANS que a partir da semana que vem vai começar analisar os itens contratuais, para que sejam emitidas ordens de serviço com prazo de dois anos para implantar, a gente espera que alterações nesse sentido sejam feitas para dar mais segurança para todos. Com relação ao carro ligado no terminal na verdade isso tem fiscalização da SPTRANS, não deve ficar ligado, se ele estiver ligado será pedido para desligar, se ele alegar que está ligado porque tem algum problema ai entra a ação da fiscalização com multa prevista no RESAM exame que é o regulamento de sanções e multas da SPTRANS. Ônibus que sai para operação e tem que ficar ligado porque tem defeito vai gerar uma penalidade para a empresa. Então não compensa para a empresa ficar sendo penalizada por esse tipo de coisa. Pode ser que em alguns casos o motorista considerando o pouco tempo que vai ficar ponto 5 minutos, até por descuido, negligência, não desligue o carro, mas a regra é não só nos terminais de ônibus, mas qualquer ponto terminal onde ele tenha que parar para embarque de passageiros, ele tem que ficar com o motor desligado, ligar o carro na hora de sair, e tem a questão do ar-condicionado, por exemplo, quando ar tá ligado, ele não pode deixar o ônibus desligado. Quer dizer uma coisa puxa outra, na verdade, ele deixa o carro ligado para manter o ar-condicionado ligado, porque se ele desligar o ar as pessoas que já embarcadas dependendo da temperatura do dia vão reclamar. Então é aquela coisa de não poder compatibilizar as duas necessidades, de não poluir e dar conforto para o passageiro, mas a regra que eu falei é para ficarem desligado, os casos sem justificativa, onde está no ponto com o motor ligado para um dia como hoje, por exemplo, o ar-condicionado, não é tão importante com a temperatura que a gente tem hoje, então tem que ficar com o motor desligado. Se tivesse fazendo 34° 32°, provavelmente ia ficar com o motor ligado por causa do ar, mas a regra é ficar com motor desligado só permanece ligado, por uma circunstância justificada. E com relação às câmeras hoje a gente tem câmeras que fiscalizam a parte interna dos terminais, eu acho que com as novas configurações, que vamos receber com a requalificação, elas deviam ter mais câmeras, inclusive para rua, porque a gente é demandado algumas vezes por órgãos policiais e judiciários, sobre ocorrências nas imediações do terminal, por exemplo, não tem uma câmera apontando para avenida porque aconteceu um fato assim, um assalto, um acidente e tal e as vezes não tem. A câmera é um recurso importante para fiscalização e para controle inclusive, então a gente também espera que nessa nova administração dos terminais que está para acontecer isso, seja contemplado também vou fazer um apontamento para a equipe técnica que vai analisar para ver o que está previsto lá.

JACKELINE - Obrigada, Quirino. Eu quero passar rapidamente para a Sergina e pedir que fique entre 10, 15 minutos para que a gente consiga cumprir todas as pautas apesar de que todos os assuntos são interessantes e a gente está muito feliz de vocês estarem aqui. Bom dia pode seguir.

SERGINA - Bom dia, eu trabalho na superintendência de infraestrutura, na gerência de projetos de implantação. Seguindo a pauta, o que a gente tem a responder sobre a questão da acessibilidade nos terminais, tanto nos novos que ainda estão sendo projetado quanto nos que já existem, o que eu posso responder é o seguinte, nós temos atualmente um processo de análise de acessibilidade dos terminais que é uma resposta de um termo de ajuste de conduta que a SPTRANS está atendendo e nós temos hoje nesse contrato de projeto de acessibilidade dos terminais. São 27 terminais, seis

estações que correspondem as estações do expresso Tiradentes e mais a parada 14 Bis, que é uma parada mais característica e também precisa de acessibilidade porque ela está em cima de um viaduto. Esses projetos, já estão sendo analisados e submetidos também à comissão permanente de acessibilidade, que é a CPA da prefeitura, todos os nossos projetos são encaminhados à CPA. Então, o que eu posso dizer tanto para toda equipe da SPTRANS quanto também para os usuários que participam dessa reunião e que tem uma contribuição incrível para a gente porque dão o feedback dos problemas que estão acontecendo, é que nesses projetos a gente atende todas as normas vigentes da legislação e contempla, além da acessibilidade (no fato de atender pessoas com deficiência) também há um melhor fluxo de passageiros dentro do terminal e a melhor operacionalização do terminal. Então as questões de travessia todas as existentes, elas serão, primeiro todas as plataformas serão elevadas porque a elevação da plataforma para 28 cm também é uma questão de acessibilidade, fica mais fácil para o usuário embarcar e as travessias em nível, que são as faixas elevadas serão também todas readequadas em alguns terminais já existem essa readequação, é somente uma questão de ajustes de rampa - outros terminais a gente vai praticamente remodelar todo o terminal para atender a acessibilidade, nenhum item esta sendo negligenciado todos os itens estão sendo atendidos. A CPA, é um órgão da prefeitura, uma comissão que fiscaliza, a gente tem um cuidado muito especial para trazer todo o conforto para o usuário para que o terminal seja um lugar seguro, seja um lugar confortável, seja um lugar agradável para ele frequentar e pegar o seu transporte, enfim e fazer a conexão com outros modais, etc. Dentro desse aspecto, acho que a gente pode também considerar que estamos procurando implantar bicicletários em quase todos os terminais também e respondendo e complementando o questionamento da Rose e a fala do Quirino a questão da acessibilidade, ela envolve não somente a parte interna do terminal, mas também o entorno, principalmente nos locais onde tem um equipamento público significativo, uma escola ou um hospital - para vocês terem uma ideia, por exemplo, o terminal Jardim Ângela, fica ao lado de um hospital e uma das coisas que a gente se preocupou é levar a rota acessível até a entrada do hospital. Então assim, há uma compatibilização, com os demais equipamentos públicos ou equipamentos de transporte ou áreas de interesse pode ser um parque, pode ser um posto de saúde, pode ser uma escola que a esteja próximo a esse terminal e que o usuário precise ir de um ponto ao outro. Os novos terminais, eles estão sendo pensados e não estou falando nem da mobilidade atual, mas a mobilidade futura eles estão pensando sempre nesse sentido de evitar ao máximo a travessia de nível, principalmente quando é um terminal de grande capacidade ou um terminal que vai alimentar um sistema de maior capacidade, como por exemplo o novo terminal Varginha, que vai ser construído em breve, uma parceria entre a SPTRANS e a CPTM que é um terminal mais moderno, é um terminal onde todo o acesso às plataformas é feito através de escadas rolantes e elevadores, de maneira que nenhuma travessia em nível seja feita, o que elimina completamente essa possibilidade de atropelamento dentro do terminal, numa travessia. Acho que é basicamente isso, e eu fico esperando as perguntas, caso alguém tenha.

JACKELINE - Muito obrigada. Sergina. O Mauro tinha levantado à mão e abaixou, mas eu mantive a ordem. Pode falar Mauro.

MAURO CALLIARI - Obrigado gente pela pelas apresentações, pelas conversas. Acho que é um bom começo de conversa, mas claramente a gente não vai conseguir hoje dar conta de todas as particularidades dos temas, eu acho que a fala da Sergina é muito interessante, porque coloca um objetivo, uma meta, que assim ter o terminal como um lugar que, como um espaço público e hoje ele é praticamente tratado como uma, é um lugar que assim não importa, não é se tem barulho se é desconfortável, se não tem cadeira não é isso que se espera, eu acho muito importante que passemos a esperar a demandar e a exigir que os terminais sejam lugar que, afinal, de quantas pessoas passam normalmente, um período grande meia hora, até 1 hora esperando alguma coisa acontecer. Entre uma troca e outra, e eu acho que isso talvez dê um pouco mais de parâmetros para as licitações e o Quirino falou disso, mas eu acho que aquilo que motivou a nossa conversa de hoje, mesmo que a gente tenha projetos de médio e longo prazo, que possam ser interessantes, tenho a

impressão e aí a fala do Élio pode nos inspirar, Quirino é claro que eu acho que vocês estão com uma postura importante, olha, tenho treinamento, tem 30 motoristas que passam por reciclagem por mês, mas o fato é o seguinte, aquela cena que a gente viu ali, mais do que os fiscais conversando, o que mais me incomodou foi o ônibus passando pela faixa quando tem gente na faixa e eu vi várias cenas assim eu já vi isso no terminal da Lapa no de Pinheiros já vi isso toda hora acontece os motoristas de ônibus não estão cumprindo a regra básica do trânsito, que é parar para passageiros na faixa, talvez porque eles tenham um horário para cumprir, talvez tenha um fiscal no pé deles, mas o fato é que a prioridade está invertida. Então eu acho que de curto prazo a gente precisa de uma coisa ou que seja um trem, um aviso para todos, são 12.000 ônibus, que eles parem, simplesmente tem que parar na faixa enquanto isso você falou que não tem ocorrências de morte, que bom, mais está acontecendo um número de ocorrências pequenas sempre. Então eu acho que a gente tem que dar um pouco mais de peso para essa resposta. Quirino assim sair daqui, dessa reunião, falei assim, ó não é aceitável nenhum atropelamento em nenhuma faixa em um terminal em São Paulo e para ir para o objetivo de médio prazo, aí eu acho que tem que entrar nesse objetivo da licitação, começar a transformar os terminais num lugar que sejam minimamente aprazíveis, como se fosse uma praça, porque não? Nós temos aí o terminal da Lapa de São Paulo, que é ou talvez a maior referência, tem banquinho para esperar, tem um pouco de comida, tem certa arborização, tem parâmetros que a gente pode usar num lugar que já foi premiado, pelo menos a gente quer ser assim os outros 27 que se adaptem a isso.

JACKELINE - Obrigada, Mauro.

SERGINA - Eu posso complementar? Na realidade, todos os terminais, eles deveriam ter toda essa conformação que você está falando com exemplo terminal da Lapa é um lugar bonito, é um projeto arrojado, mas ele também tem problemas de acessibilidade, quando eu falo de acessibilidade, eu também não estou me preocupando somente com o usuário, mas também com o funcionário. O funcionário não pode, obviamente, usar um vestiário que não tem as mínimas condições dele se trocar e tomar um banho e ir pra casa, porque tem alguns funcionários que precisam se trocar no terminal, pessoas de fiscalização, enfim, e também a questão de áreas de circulação as vezes a gente acha faz uma adaptação, é, infelizmente também há uma intervenção da operação dentro dos terminais para fazer tipo puxadinho, sabe? E precisa fazer um banheiro ali então não leva para a área de projetos para que seja feito um projeto que atenda realmente todas as normas, normas trabalhistas, normas de acessibilidade, enfim, tudo o que tem que ser feito não é a casa da gente. A gente tem que pensar que cada terminal é um equipamento público, é do povo e tem que ser é tratado por quem, digamos assim, entende e tem que fazer da forma correta. Sobre a fala do senhor Élio com respeito a uma segunda travessia no terminal Pinheiros, o terminal Pinheiros é e outros terminais eles hoje, eles não são totalmente fechados. Existem vários acessos clandestinos, é que não são exatamente clandestino, mas foram áreas que não foram tratadas no projeto inicial para serem fechadas e que elas não devem receber usuários nessas áreas. Então, nesses projetos, de requalificação dos terminais nós estamos tratando para que o usuário e os funcionários utilizem um percurso adequado, seja na travessia, seja no acesso para que não aconteçam esses pontos cegos que muitas vezes os motoristas tem, e eu sugiro também que na concessão dos terminais, que eu sei que já tem dois lotes, que, que já tem ganhadores, e que eles inclusive já estão trabalhando e já estão em contato conosco para fazer as adaptações da licitação com os projetos de acessibilidade eu sugiro que seja criada uma orientação ao usuário de utilizar somente os fluxos determinados pelos projetos, as travessias adequadas, para o usuário atentar a própria segurança, então ele atravessa fora da faixa, ele atravessa de qualquer jeito ele acha que o ônibus vai parar e muitas vezes o motorista também não está vendo, porque aquela área não era para ter um pedestre ali.

MAURO CALLIARI - Puxa, Sergina, que chato. A gente está falando de treinamento de motorista e você jogar agora para o pedestre, eu entendi o que você está falando mais é assim. Nós temos que encaminhar essa conversa porque o Dawton já está preocupado com o prazo eu acho que a gente

tem que ter um prazo depois você está falando assim, eu sugiro que tenha isso. Se você, como membro da prefeitura, tem que sugerir para um negócio que já foi feito, que é a licitação dos terminais, eu tenho impressão, que a gente tem um problema sério. Então, eu gostaria de encaminhar uma nova conversa pra gente saber o que está sendo feito nos projetos de requalificação dos terminais, sem querer polemizar muito, mas só para a gente ter, de fato um momento para a gente poder discutir essas coisas, sugiro que a gente não entra agora na questão de o pedestre não pode passar, é claro que existem comportamentos desajustados, mas não é isso que nos trouxe até aqui. Nós estamos falando de pessoas que estavam na faixa que estão sendo colocadas em risco pelos motoristas é disso que está falando aqui.

SERGINA - Não, tudo bem, talvez então eu tenha entendido errado porque o senhor Élio, ele está sugerindo uma travessia numa área que não é de travessia, é de manobra de veículos, então a minha resposta foi em relação a esse sentido, o usuário, o pedestre, ele tem que respeitar as faixas, ele não pode entrar em áreas operacionais onde está previsto somente manobra de veículos, porque o motorista não sabe que tem um pedestre naquela área, então eu vou abrir um parênteses, eu estou falando das áreas operacionais.

ELIO - E dona Sergina eu estou me referindo não simplesmente abrir essa passagem para pedestre mas fazer o que tem do outro lado que é uma faixa elevada é apenas do outro lado a parte elevada, também a precaução do motorista vai ser a mesma eu acho que fechar passagem para usuário aonde não é conveniente aonde é conveniente é fácil, mas não é conveniente para os usuários, por exemplo, a saída para marginal no terminal Pinheiros é preciso e ela acontece lá no fundo se fechar isso daí como solução, as pessoas vão ter que dar a volta por dois quarteirões para conseguir acessar o terminal. Então, o que eu estou propondo que no caso do terminal Pinheiros, é ter uma faixa elevada na entrada dos ônibus porque ele vai ter que tomar o mesmo cuidado que ele tem com a outra faixa na frente da saída. Eu agradeço o Mauro dessas observações que ele fez. Obrigado.

JACKELINE - Obrigada. Sr. Gilberto, por favor.

GILBERTO DE CARVALHO - Bom dia. Continuando um pouco no mesmo assunto e a partir das colocações da Sergina e do Quirino eu queria só salientar eu vejo certa gravidade nessa questão da área externa dos terminais, embora Sergina tenha dito que eles estão repensando isso também porque a gente não pode fazer falar em acessibilidade pensando só no interior do terminal, e a gente tem problemas sérios em vários eu vou citar um que é o terminal Anhangabaú que eu uso bastante, para quem vem vindo da Câmara, por exemplo, o acesso é muito ruim, porque é uma confluência de pessoas que entram vindos da Avenida Nove de julho e a travessia ali é bem complicada, você não pode dizer que um terminal é acessível se as pessoas chegam da rua, se a rua não está sendo contemplada, esse terminal não vai ser acessível nunca pra ninguém, então, esse é um ponto importante a ser repensado. Segundo ponto, é essa questão de o pedestre vai procurar sempre o menor percurso até porque, uma grande parte de usuário é de pessoas idosas você não pode obrigar a circular o terminal inteiro para ter um acesso seguro, isso também vai contra a acessibilidade se é um terminal, se tem um ponto, por exemplo, da Câmara municipal, que acaba atraindo muitos usuários que vão sair da Câmara e vão ao terminal do Anhangabaú a situação de entrada para quem vem descendo a rua para acessar o terminal é muito ruim. Então, naturalmente, é o pedestre vai acabar tentando encontrar o menor percurso para chegar ao terminal, à gente não pode inverter isso e falar eu criei um caminho seguro, mas esse caminho seguro significa para o pedestre estar andando mais 1000 ou 2000 m para chegar esse acesso seguro. É somente isso.

SERGINA - O senhor está falando do terminal Bandeira, é isso?

JACKELINE - Seu microfone está fechado, Gilberto, mas eu creio que sim, que é do Bandeira.

GILBERTO DE CARVALHO – É sim, é o Terminal Bandeira exatamente, de quem vem descendo a rua você tem uma confluência complicada, porque tem um pessoal vindo da av. Nove de Julho, que

entra, o pedestre não tem visão nenhuma das pessoas que vão entrar você é surpreendido pela entrada de veículos da Nove deJjulho é uma angulação bem ruim e não há sinalização nem área de espera suficiente, essa questão da área de espera é outro ponto importante para vocês perceberem através do fluxo , eu acho incrível que os terminais não tenham câmeras externas, pelo menos nos pontos de acesso, onde você tem a faixa de pedestre para o pedestre consegui chegar no terminal, é inadmissível isso se você não consegue chegar no terminal, não adianta a condição de dentro dele ser totalmente segura se você não consegue chegar, então não é accessível.

SERGINA - Claro, na realidade a gente não pode resolver todo o bairro em volta do terminal, existe a topografia, existe uma série de condicionantes que impedem a gente de fazer isso, mas áreas de embarque e desembarque é proteção, é travessia é muito grande, muito extensas, com ilhas de justamente essa questão de espera a gente pensa assim, na segurança viária de quem está atravessando para acessar o terminal. Então, assim, tudo isso já está sendo reestudado e provavelmente será aplicado pelas empresas concessionárias dos terminais dentro desse contrato de PPP.

JACKELINE – Obrigada. Meli, por favor.

MELI MALATESTA - Bom dia. Eu vejo aí alguns problemas, tá em cima de toda essa conversa sobre os terminais primeiro, assim como eu já vi muito, inclusive quando eu estava na CET eu participei de treinamento do motorista para conviver com a circulação de bicicletas nas ruas eu sugiro que seja feito um pela SPTRANS, um treinamento semelhante que faça os motoristas atravessarem as faixas de pedestre que existem nos terminais para eles verem como é dificultosa a visibilidade quando o agente não sabe, por exemplo, se tem um ônibus parado e você começa a atravessar, você não faz a mínima ideia se vem um ônibus ou não, o que eu sinto também é uma alta velocidade quando eles estão passando, eu falo alta velocidade em relação às características do local a velocidade é inadequada quando ele está passando numa área onde o aparecimento imprevisto do pedestre, como citou o senhor aí, que é responsável pelos terminais, é uma constante então na faixa o pedestre tem que ter prioridade. Eu sugiro que nos terminais todas as travessias sejam elevadas e principalmente, um treinamento bem pesado do motorista para ele entender esse susto que ele leva com o pedestre que aparece de repente, que é uma condicionante do terminal. Agora eu quero falar um pouquinho sobre o entorno esse problema que a Sergina apontou deixa bem claro que falta no planejamento do transporte considerar o usuário do transporte coletivo quando ele está desembarcado geralmente, planejamento do transporte, eles só pensam no passageiro quando ele já entrou no terminal ou está embarcado no ônibus, quando ela fala que aparece em vários locais inapropriados para o pedestre, as pessoas, para os usuários entrarem terminais eu vou fazer esse raciocínio inverso, não é culpa dela nem nada foi culpa de quem planejou esse terminal. O problema também é mais pra cima que no planejamento do terminal, tem que ser observado às demandas de fluxo de pedestres, da onde está vindo as pessoas se você tem polos geradores, prédios de escritórios, hospitais, escolas ou, dependendo do uso do solo, não adianta você fazer um terminal voltado para o lado norte se a maioria das pessoas vem do lado sul, ou seja, elas vão ser obrigadas andar uma quadra, uma quadra e meia pode parecer pouco para quem está dentro de um carro, mas para quem está andando a pé, cansado, com pressa, atrasado para pegar o ônibus, pessoas com deficiência, idosos, pessoas com dificuldade para caminhar, expostos a também ao risco, de violência urbana, porque o pedestre é o que sente na pele todo esse ambiente urbano, então nessa reforma de terminais, a que se observar, primeiro não precisa resolver toda a vizinhança, mas tem que entender sim, que o cliente ele já se torna usuário de ônibus quando ele sai da casa dele e vai o veículo, seja no ponto de ônibus ou no terminal então as entradas dos terminais tem sim que coincidir com as linhas de desejo de circulação e de travessia de pedestre. Tem que começar por aí. Então esses terminais todos que estão reformados eu indico que os responsáveis estejam in loco não é coisa para se fizer no escritório e nem emcima de fotografia do google. Tem que ir lá conhecer os horários de pico e de onde estão chegando as pessoas, não adianta não é para entrar aí, se não é

para entrar aí e as pessoas estão querendo entrar tem que pensar o por quê? Por que as pessoas estão agindo errado? Porque pedestre é burro? Por que precisa ser treinado? Precisa ser canalizado? Não porque realmente e atire a primeira pedra quem nunca entrou numa entrada dessas que é clandestina? Quem nunca atravessou fora de uma faixa que estava longe do desejo da maioria dos pedestres todo mundo faz isso, sem exceção, então isso aponta, mesmo que os terminais de ônibus sem exceção necessitam de se pensar no usuário antes dele entrar no terminal antes dele estar embarcado não precisa ser desde que ele saiu de casa, mas pelo menos nas proximidades na primeira esquina da onde, por exemplo, se tem uma estação de metrô que despeja um monte de gente, isso é exemplo do terminal Bandeira quando ele foi inaugurado, não havia a passarela metálica que existe havia só a passarela que é um projeto da Lina Bo Bardi, uma passarela de concreto que ligava os dois lados, centro velho com centro novo e se imaginou que as pessoas iam pegar a passarela de concreto, e de lá acessar o terminal Bandeira, mas aí o número de pessoas que saía do metrô Anhangabaú e mesmo ali, do centro novo vindos da Xavier de Toledo, da 7 de abril, era tão grande que no primeiro momento foi feito uma faixa de travessia isso é uma coisa antiga foi nos anos 80 por logo que o terminal Bandeira foi inaugurado, aí depois foi substituído por uma passarela, que aí sim, ela está mais ou menos no emboque das pessoas que saem da estação Anhangabaú do lado do centro novo então isso foi emenda, foi um concerto foi um puxadinho que se criou e ela é muito utilizada então isso aí já aponta a falta de visão do usuário de transporte coletivo, do cliente, do sistema de transporte coletivo antes de estar embarcado. Era isso que eu queria falar, obrigado e desculpa se eu demorei.

JACKELINE – Obrigada, Meli. Eu já queria passar para a Alik porque a gente está chegando no horário e só fazer uma retificação, que na pauta a gente colocou que dos novos contratos dos terminais é dos ônibus, obrigada. Alik , pode falar.

ALIK TRAMARIM - Bom dia, eu sou a Alik ali eu trabalho na superintendência de contratos do sistema de transporte. Na verdade, esse contrato regula a concessão do sistema de transporte, da prestação de serviço de transporte, e não exatamente dos terminais. O contrato prevê com relação à questão de treinamento dos operadores, programas de gestão de treinamento para motoristas, cobradores e fiscais das empresas concessionárias tem também outro item que prevê que as empresas desenvolvam o ISO 39.001 que visa à segurança viária e isso também contribui para excelência na prestação do serviço e segurança viária e indiretamente esses treinamentos de forma geral logicamente impactam nos terminais, porque o que é usado no sistema também nos terminais, os treinamentos que são feitos são aprovados pela SPTRANS pelo setor de recursos humanos e os temas e cursos são pré-determinados no anexo do contrato e as empresas que desenvolvem a metodologia disso.

Atualmente, todos os operadores estão passando por esse por esse treinamento que são cerca de 15 cursos e 28 módulos falando de uma forma geral, abordando todos os temas relacionados ao transporte a segurança viária desde os passageiros embarcados não embarcados, acessibilidade, postura profissional, aborda também os ciclistas, motociclistas, pedestres, tudo de uma forma geral, que envolve o sistema de transporte e a operação dele e todos os locais. E logicamente, esse treinamento, essa prestação de serviço de acordo com a excelência dos treinamentos, vai impactar como o Quirino já falou para a gente no IQT de forma indireta isso impacta em outros itens contratuais que acaba tendo (ININTELIGIVEL) algum problema o funcionário afastado passa por reciclagem mesmo não sendo anualmente, passam por reciclagem de treinamento e os temas também da reciclagem são vistos, reclamações das concessionárias e aí direcionado os temas é assim que o contrato prevê a responsabilidade das concessionárias no treinamento dos operadores.

JACKELINE - Obrigada. O seu áudio estava falhanando um pouco nós entendemos, você fica à vontade se você achar que de repente é melhor desligar a câmera para que a gente entenda.Todo mundo entendeu ou quer que repita?

JACKELINE - É, não tem nenhuma inscrição. Eu agradeço a sua colocação, pode falar.

ALIK TRAMARIM – Só acrescentando que o contrato está disponível no site da prefeitura, o anexo 5, que trata também dos procedimentos de qualificação dos operadores onde constam os cursos, os temas principais dos cursos dos operadores, também está disponível no site da prefeitura para consulta para quem precisar ou quem quiser olhar.

MICHELE - Perfeito Alik se você puder colar no chat, o link da do contrato e desse anexo.

ALIK TRAMARIM - Coloco sim, já vou colocar.

JACKELINE – Mauro, nós temos dois assuntos e queria conversar com vocês se faremos todas as pautas, ou vocês querem eleger - claro dependendo dos palestrantes se falaremos sobre tudo?

MAURO CALLIARI - Estou pensando em prioridade aqui o relatório de segurança o relatório de acidentes 2021 seria bem importante a gente pelo menos ter um consolidado se a gente conseguir pelo menos ter um resumo e as principais manchetes, talvez a gente possa priorizar isso, não sei se alguém tem alguma coisa contra, mas eu diria que essa é um tema que mais está pendente até porque já estamos no meio de maio e nós estamos falando do fechamento de 2021, seria interessante a gente ter esse grande número com os highlights e depois a gente pode voltar a entrar melhor em nos detalhes e o outro tema que é a pesquisa se a Lilian não se importar eu acho que a gente, estou tentando responder aqui a sua pergunta em termos de tempo, se a Lilian não se importar, a gente pode voltar ao tema depois, só para não perder demais.

LILIAN ROSE - Para mim, tudo bem.

JULIO REBELO - Posso? Então, me deixa aproveitar a fala do Mauro, os dados ainda são preliminares a gente está fechando os dados, eu presumo, espero conseguir fechar os dados até o final de maio. Se vocês preferirem a gente já ter os dados fechados, a gente pode deixar para outra oportunidade e passa a Lilian fazer apresentação não sei quanto tempo ela demanda para fazer apresentação. É os dados que eu tenho é o que eu estou te falando são dados preliminares, a gente pode até é posso estar apresentando mais são dados que nós estamos fechando com a Secretaria da Saúde e eles ainda podem sofrer algumas alterações. Nós estamos acabando pareamento de dados com a saúde e só então a gente vai ter os dados finais, então é isso para também ajudar na solução aí.

JACKELINE - O que você sugere, Mauro?

MAURO CALLIARI - Eu estou achando, eu não sei se meus colegas poderiam ter uma opinião diferente, mas eu acho que, mesmo com os dados da Secretaria de saúde alterando alguma coisa é uma mudança radical? Júlio? Então eu tenho impressão de que a gente pode pelo menos está todo mundo muito curioso, a gente andou é, afinal de contas, é um relatório que vai consolidar o que aconteceu na pandemia, todas nossas percepções sobre aumento de mortes com motociclistas, como é que ficou com o pedestre se a gente pudesse ter, eu, eu ainda acho que vale a pena, mas se você falar não, os números podem mudar muito ai a gente já muda a pauta.

JULIO REBELO - Provavelmente vão mudar sempre que nós fazemos esse pareamento eles mudam, mas dá uma tendência, pelo menos aí depois eu posso é passar numa outra oportunidade. Os dados consolidados.

MAURO CALLIARI - Eu acho que é muito importante essas alturas, afinal de contas é o nosso feijão com arroz aí, não é? De tudo o que nós estamos discutindo aqui, afinal de contas, como aconteceu? O que estamos conseguindo ou não nos aproximar da nossa meta, que é a visão zero, não é?

JULIO REBELO - Vamos lá.

MAURO CALLIARI - Obrigado.

JULIO REBELO - Eu consigo fazer de uma forma mais sucinta aí, talvez ainda a Lilian teria tempo para fazer a apresentação dela na próxima oportunidade.

MICHELE - Posso compartilhar?

JULIO REBELO - É Michelle, por favor então compartilha que eu tenho uns problemas aqui com a rede normalmente falha, então vamos lá.

APRESENTAÇÃO JULIO REBELO SERA DISPONIBILIZADA

JULIO REBELO - Basicamente, era isso, alguma questão, alguma pergunta?

JACKELINE - Obrigada, Júlio. Ainda não vejo nenhuma inscrição ,enquanto isso vou falando, ficamos com a apresentação da Lilian para a próxima reunião, tudo bem? Mauro por favor.

MAURO CALLIARI - É importante, a gente vê eu acho que mesmo com a possibilidade dos números alterarem e tem uma tendência aí que é importante, foi bom ter mostrado e como próximos passos seria interessante quando vocês tiverem a geolocalização dessas mortes, acho que seria interessante a gente poder casar os projetos que estão sendo pensados com os locais onde estão acontecendo os óbitos hoje, pode ser que todos os terminais de ônibus, eu sei que não é, estou brincando mas acho que a gente precisa ver no mapa para poder entender, e a minha sugestão seria incluir também, além dos óbitos os acidentes os atropelamentos mesmo que não causem óbitos, causam sequelas e causam traumas, seria interessante a gente poder geolocalizar, os lugares que tem maior incidência desse tipo de evento de acidente, de atropelamentos e de ocorrências.

JULIO REBELO - Sim isso de fato a gente faz acho que a gente pode melhorar essa geolocalização, mas, como os recursos são poucos a gente sempre procura fazer esse cruzamento dos locais com maior número de acidentes com os locais onde nós estamos fazendo os projetos, mas sim, vamos passar para a próxima vez. Eu acho que a Meli tem alguma pergunta também.

MELI MALATESTA - A primeira pergunta, se a CET acha que aguardando os dados da Secretaria de Saúde vai haver alguma alteração substancial do quadro que vocês apresentaram? A segunda é quando eu trabalhava na CET em segurança os B.O.s policiais no início dos anos 80, eram bons porque eles davam uma descrição mais detalhada do acidente, do atropelamento, depois de um tempo, ficou um B.O. em cima do muro que era assim o veículo x vinha na rua x sentido x, quando houve o atropelamento sem dizer se o pedestre estava na faixa, sem dizer nada além. Eu sei que até para vocês na CET e para quem vai pesquisar o assunto, que vai procurar nos bancos de dados da polícia ou mesmo da CET, fica difícil trabalhar com esse tipo de informação, então queria saber se o uso dos B.O.s continuam desse jeito horroroso? E o terceiro aproveitando a fala do Mauro, de dar mais uma detalhada, dar mais uma caracterizada nos atropelamentos, que é o que interessa mais pra gente da mobilidade a pé, se dá para comparar a geolocalização dos atropelamentos com a densidade de fluxo a pé, pode ser que vocês tenham alguma contagem ou algum trabalho ou mesmo que tipo de local que é, porque isso é importante para a gente, é importante para vocês também é sub-centro? É polo gerador pontual? É corredor de ônibus? Porque isso ajuda até pra gente também poder dialogar com vocês e trazer as demandas. Tudo bem, a gente tem um número de atropelamentos, mas fica assim uma coisa meio no ar eu sei que isso é difícil, mas eu acho que não é impossível. Então era isso. Obrigada, Mauro.

JULIO REBELO – Meli primeiro, com relação ao pareamento de dados com a saúde, infelizmente, eu tenho a sensação de que vai aumentar o ano passado quando nós fechamos o pareamento os dados aumentaram e também prefiro não ser tão otimista eu tenho a sensação de que vai aumentar nós já achamos oito óbitos a mais na primeira passada. Então os números já começam a se aproximar do ano passado mas como eu te falei, são dados preliminares e dentro desses números nós encontramos uma pessoa que "morreu duas vezes" então a gente precisa fazer esse pareamento

mais uma vez e fazer novamente essa checagem. Com relação aos B.O.s dos PMs continua em cima do muro muitas vezes quem faz o boletim de ocorrência, não é a vítima e sim o atropelante. Então, normalmente o que você encontra no boletim de ocorrência é a versão do atropelante. Então o pedestre sempre é ocupado ou, na maioria das vezes ele é o culpado, então a gente consegue tirar algumas observações quando você faz a leitura mais atenta do boletim de ocorrência, mais ainda é uma versão não confiável, digamos, porque você tem basicamente um dos lados apenas. De toda forma ele tem alguns indícios e nos ajuda também e você deve lembrar a equipe do (eu vou nominar) a equipe do Maurício, porque você o conhece, que faz aquela auditoria de segurança nos acidentes nós paramos um pouco com essa auditoria na época da pandemia e pretendemos retomar e fazer um levantamento ou uma análise um pouco mais detalhada de alguns acidentes, a gente não consegue de fato fazer de todos, mas fazer essa auditoria dos acidentes no local e no momento do acidente. É com relação ao detalhamento melhor de fazer um comparativo melhor dos acidentes com os locais onde efetivamente os atropelamentos estão correndo eu acho que sim, é um trabalho bastante interessante e bastante trabalhoso, mas eu acho que a gente consegue ter frutos bastante importantes nisso. A gente sempre procura cruzar os hot point onde a gente consegue ver um número maior de atropelamentos e cruzar com os acidentes ou fazer os projetos nesses pontos onde há uma concentração maior de acidentes, mas sim, eu acho que a gente consegue fazer um trabalho, é mais minucioso quando a gente tem um georeferenciamento mais preciso dos locais desses acidentes. Respondi?

MELI MALATESTA – Sim. Posso fazer mais uma observação? É esse detalhamento eu acho que ele é possível se a CET adotar um trabalho de caracterização da rede da mobilidade a pé, que foi feito em conjunto com a ANTP, eu ajudei nesse trabalho aí, quem participou era a equipe da Luiza, não sei se continua com ela ou quem tá mais, que é a caracterização da rede a pé, porque ele também é baseado no registro de atropelamento junto com volumes de fluxos a pé, outra coisa que eu fiquei curiosa, essa declaração que o pedestre é sempre o culpado é do autor do atropelamento ou é uma conclusão da CET?

JULIO REBELO – Não. É da leitura do BO, porque como eu falei, normalmente quem faz a apresentação do boletim de ocorrência é o motorista, porque muitas vezes o pedestre é levado pro hospital e quem que fica lá? O atropelante? O policial vai entrevistar quem? Esse é o problema, não é? É uma observação, momentânea, mas quando você faz aquela leitura do boletim de ocorrência, você consegue perceber isso e a gente, sabe o histórico disso, então você vê foi em cima da faixa, mas o pedestre estava usando o celular ele pulou na minha frente, as histórias são sempre basicamente as mesmas, ele não prestava atenção, ele passou no vermelho, ele estava falando no celular ou ele apareceu de repente, então você constata isso em várias leituras de dos B.O.s

MELI MALATESTA - Ok, obrigado.

JACKELINE - Bom, estamos sem inscrições então passo a palavra para o Dawton fazer suas considerações e agradeço todos os palestrantes.

DAWTON – Agradeço aos palestrantes, ao Julio e ao grupo da São Paulo Transporte, que nos agraciou com as apresentações. O que eu vejo é o seguinte, nós estamos realmente evoluindo é isso que nós buscamos, nesses novos processos dos terminais com certeza está sendo dado um passo a mais na busca da qualidade da acessibilidade na busca da qualidade do pedestre, hoje se pensa bastante no pedestre. Claro que hoje se distingue o sujeito que é o pedestre, que aquele que anda a pé, que quem está de veículo com qualquer outro tipo de veiculo ele tem que olhar pro pedestre…. Está muito claro que cada vez mais nós estamos evoluindo na qualidade dos projetos é isso que este grupo está buscando a câmara temática tem esse papel eu acho muito importante essas observações que todos vocês vem fazendo constantemente, as colocações de pessoas que tem muita experiência da própria Meli, que trabalhou tanto tempo aqui na CET o Mauro, que vem aí sempre colocando os posicionamentos dele e cobrando incisivamente o papel do poder público com relação a esta

atividade que é dar mais segurança ao pedestre. Esse é o objetivo de tudo isso que nós estamos fazendo e é claro que cada vez mais o poder público tem essa consciência, cada vez o mais o poder público faz contratos voltados a atender essas especificidades que hoje o pedestre, eu tenho sempre falado isso, vou repetir novamente o pedestre é o rei e é assim que tem que ser tratado e nós vamos tratar cada vez melhor o pedestre então, lógico que a cada projeto existe limitações, vários tipos de limitações de geometria, até de pensamento, às vezes, na elaboração de um projeto mas eu acho que é isso que nós buscamos é pensar num projeto que seja capaz de atender a todos os modais e hoje, principalmente a mobilidade ativa, que venha atender essas necessidades que se produz e com esses dados que são levantados no caso que o Julio está colocando, nós temos alguns levantamentos e uma tendência deste acréscimo claro que tudo isso vai depender dos projetos está sendo elaborado claro que vai depender de todo um pensamento, de um poder público voltado a um único foco que é pedestre, pedestre tem que ser observado e tem que ser pensado em qualquer projeto que vai ser elaborado nesta cidade, e acho que é o papel desse dessa Câmara temática fazer essa cobrança. Muito obrigado. Mauro quer fazer suas considerações? Pode fazer, boa tarde a todos.

MAURO CALLIARI - Só ia falar que se o pedestre é rei, o pedestre também é rainha, não é? Nós temos todos Mos gêneros e outros estarão contemplados nas calçadas.

ENCERRADA

CHAT:

[13/05/2022 10:00] Elio Camargo (Convidado)
Bom dia!

[13/05/2022 10:11] Elio Camargo (Convidado)
Por favor, Michele, aquela minha solicitação de segurança aos pedestres na conversão para a esquerda na Av. Brasil com Atlântica e Venezuela, foi encaminhada ao à CET?

[13/05/2022 10:38] Lilian Rose Freire (Convidado)
Caso possam compartihar o video, agradeço

[13/05/2022 10:39] Lilian Rose Freire (Convidado)
link do vídeo

[13/05/2022 11:03] Helena Degreas
obrigada Mauro. □□□□□□

[13/05/2022 11:07] Rafaela (Convidado)
Lilian Rose Freire (Convidado) Me passe seu e-mail, por favor

[13/05/2022 11:10] Maria Ermelina Brosch Malatesta
Eu gostaria muito de falar sobre isso

[13/05/2022 11:27] Maria Ermelina Brosch Malatesta
som está péssimo não dá para entender

[13/05/2022 11:36] Alik Tramarim Trivelin (Convidado)

Contratos de Concessão e Anexo V - 5.4.1 Qualificação dos Operadores

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/mobilidade/acesso_a_informacao/index.php?p=284142

Anexo V – item 5.4 – Procedimentos para Qualificação dos Operadores:

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/mobilidade/edital/index.php?p=268507

[13/05/2022 11:49] Elio Camargo (Convidado)
Por favor Júlio, disponibilize-nos estes dados.

[13/05/2022 12:01] Gilberto de Carvalho
Agradeço as apresentações e a participação dos colegas da CTMP e desejo um bom dia a todos. Terei que sair da reunião um pouco antes do final.

[13/05/2022 12:03] Elio Camargo (Convidado)
Boa tarde!