

REUNIÃO CÂMARA TEMÁTICA MOBILIDADE A PÉ - 14 FEV 2023

Data: **14/02/2023 (terça-feira)**

Horário: **09h50 às 11h47min (online)**

Participantes:

Poder Público:

Dawton Roberto Batista Gaia - SMT AT

Julio Rebelo - CET

Lilian Rose - CET

Marcos Alessandro Ruiz - SETRAM

Paulo Flores - CET

Rogério de Oliveira Ramos - SMT AT

Rosi – CET

Rose - CET

Telma Micheletto - CET

Vanessa Gac Leal - SETRAM

Vânia Sacarrão - CET

Conselheiros / Operadores

Élio Camargo

Mauro Calliari

Sampaio

Observadores:

Daniela

Evandro S. Silva

Maria Ermelina Brosch Malatesta

Vanderlei Torroni

Pautas:

1. Implantação das vagas de zona azul nos calçadões no Centro Novo;
2. Possível mudança no código de trânsito que permite a conversão à direita mesmo com o sinal vermelho e
3. Relatório de acidentes e mortes no trânsito - 2021 e 2022. (RECORTE PARA PEDESTRES)

Dawton Roberto Batista Gaia – Vamos dar início a mais uma reunião da Câmara temática de Mobilidade a pé. Como eu havia falado no início, vamos inverter a pauta, começar pela pauta que seria a questão dos acidentes, nós pedimos ao Júlio fazer o recorte dos acidentes, questão do pedestre, ele vai apresentar. Eu tomei a liberdade de começar a apresentar por aqui. Júlio, se você quiser apresentar por aí, não tem problema nenhum, tá? Mas só para poder adiantar aí para você, eu sei que você está com um problema de horário.

Julio Rebelo - Olá, bom dia, bom dia a todos. Estou vendo a Meli aí, fazia tempo que eu não via bom dia. Então vamos apresentar. O Dawton havia solicitado um recorte de pedestre, mas é na realidade, quando você fala de pedestre, você acaba falando de outros modais também, afinal de contas todo mundo é pedestre. Então acabei falando de uma forma geral dos dados do relatório. Então, são os relatórios de 2021, o último relatório que nós tivemos aí, isso já foi bastante discutido. Então, fazer essa apresentação, vamos para o próximo aí, Dawton, por favor. Então essa é aquela nossa série histórica, desde 79. Nós vínhamos bem aí até 2010, 2018. A gente teve um novo aumento, depois voltamos a descer o número de óbitos no trânsito e 2021 tivemos mais um aumento aí. Fechamos 2020 com 809 e 2021 com 823. Então esses números não são animadores. Eu acho que a gente sempre tem que procurar essa manutenção da redução dos acidentes. E 2020 já houve essa primeira subida, 2021 também. Nós estamos computando alguns dados, aí é de 22, nós temos alguns meses já fechados. Eu não vou demandar muito tempo aí com relação à questão da coleta de dados já é assunto, que já vem sendo discutido em outras instâncias. É um dado, uma questão também que nos incomoda bastante, mas, bom, então é isso. Nós fechamos 2021 com 823 óbitos na cidade de São Paulo. Vai para o próximo Dawton, por favor. Aí, falando dos acidentes fatais e suas vítimas, nós temos aí a frota de veículos registrados, uma frota de automóveis 81%, os caminhões representando 2%, motocicleta, que é outro que nós estamos tentando atacar, reduzir aí o número de óbitos e a redução da gravidade dos acidentes é com moto que representa 15% da frota e ônibus é 1% da frota e os outros também 1%. A relação com ônibus também e acidentes, em especial, atropelamento, também é bastante significativa quando nós comparamos a frota ao número de acidentes. Então, aí a participação dos veículos, quando a gente vê aí a frota representando 1%, a frota de ônibus, representando 1%, esse mesmo número de ônibus, eles participam com quase 3% dos acidentes fatais na cidade e as motos, 15% e os automóveis continuam sendo os campeões, aí com 79% dos óbitos na cidade. O próximo. A evolução dos acidentes fatais por tipo de ocorrência, então nós tivemos aqui na linha vermelha o total desses óbitos, 797 óbitos, acidentes fatais. Aqui nós estamos falando de acidentes, não estamos falando de óbitos. Então o principal foram os atropelamentos, 279 acidentes fatais envolviam pedestres, seguido das colisões, choques e sem informação. Então, os atropelamentos continuam na frente, no número de acidentes, diante dos outros modais. Então nós temos aí 2,18 acidentes fatais por dia. Sendo 1,42 acidentes fatais envolvendo o veículo. E praticamente 1 atropelamento fatal por dia, então 0,73 atropelamentos fatais por dia é um número que não se pode considerar como razoável. Acidentes fatais veiculares representam 65% e os atropelamentos fatais representam 35% do total dos acidentes fatais na cidade em 2021. O próximo. Quando nós comparamos 2012 com 2021, a comparação dos últimos 10 anos. Houve uma redução bastante significativa, 47,56% dos atropelamentos, isso em função de campanhas, em função de fiscalização, mais presente de 2012 a 2021, principalmente a fiscalização eletrônica, campanhas, projetos que foram implantados, voltados mais a segurança dos pedestres. Os projetos, por exemplo, de área calma, que foram implantados em 2020. Nós tivemos 3 áreas calmas implantadas, em Santana, Lapa e Lapa de baixo, um projeto bastante importantes, principalmente Santana. Em Santana nós conseguimos reduzir, aliás, eliminar o número de atropelamentos que nós tínhamos naquela região. Então é um projeto que nós temos continuidade e tem outros projetos de área calma. Que estão para serem implantados. A Secretaria tem feito licitações para a conclusão dos projetos e para a implantação desses projetos de área calma, projetos voltados a pedestres, projetos de área calma. Projetos de áreas escolares, voltados para áreas escolares, e assim, também, como para deficientes, especialmente deficientes visuais que nós temos aí vários projetos que estão sendo licitados para implantação até o final dessa gestão. Então nós temos uma grande expectativa de redução desses

atropelamentos e de acidentes em geral, principalmente acidentes fatais com a implantação de todo esse conjunto de projetos de segurança que fazem parte do plano de metas e do plano de segurança da capital. Próximo. Aí os acidentes fatais. A distribuição deles durante os meses de 21. Há sempre essa redução. Em abril, maio e junho. Isso é meio que uma constante. Nos anos anteriores, também. E um acréscimo sempre nos meses de janeiro, fevereiro e março. Meses de férias talvez explique a redução de volume na cidade e o aumento da velocidade. Mas essa e é um perfil que a gente tem visto em anos anteriores também e 2021 não fugiu a essa regra. É um número bastante grande. Se deixarmos de olhar isso como número, se pensarmos nisso como pessoas, como pais de família, como amigos, nossos parentes, esse número tem uma outra característica. Vamos para o próximo. Aqui ainda falamos de acidentes, a correlação. De população e versus o número de acidentes, então nós chegamos a esse número 6,64 óbitos por 100 mil habitantes. Nós em 2020, pelo que foi pactuado com a ONU nós deveríamos ter chegado em 2020 com o índice de 6. Ficamos com 6,56 e em 2021 houve novo acréscimo 6,64. Então, nós já não havíamos atingido a meta de redução pactuada com a ONU em 21 e continuamos aumentando em 20 e continuamos aumentando em 2021, o que denota realmente a importância da implantação desse conjunto de obras, desse conjunto de projetos para que tenhamos a uma redução significativa nesse número de óbitos na cidade. Próximo. Agora nós falamos dos acidentes fatais das vítimas, não é? Então nós temos 2,25 óbitos por dia. Sendo 0,78 óbitos envolvendo pedestres por dia e 0,99 motociclistas por dia. Então, basicamente, nós temos um motociclista e um pedestre morrendo por dia na cidade de São Paulo. Isso ainda continua sendo um número muito grande, a despeito da toda a redução que nós já fizemos aí ao longo dos anos, mas continua sendo um número escandaloso ainda, que a gente precisa reduzir com todo o empenho. Isso envolve não só a implantação de novos projetos, campanhas, fiscalização e também, o que também é muito importante. Mas aí é já é um plano, que também faz parte do plano da prefeitura, mas já não é mais da nossa Secretaria, que é o pronto atendimento. Quanto mais rápido o atendimento chegar à vítima, quanto mais rápido esse atendimento for feito, maiores as chances dessa vítima não vir a óbito. Então essa é uma tração bastante importante para que tenha essa atenção e esse atendimento, esse pronto atendimento. Assim como essa pronta informação a aos serviços de emergência e a pronta resposta para que tão logo o acidente ocorra já chegue o resgate para que faça o pronto atendimento e encaminhamento a hospitalização, de forma que a vítima tenha mais chances de uma recuperação e de fato não vir a óbito. Todo esse conjunto de ações que envolvem prefeitura, envolve estado, faz com que haja uma redução significativa em todos esses acidentes, não só a ação nossa de engenharia, fiscalização e educação, mas também o serviço de atendimento de resgate a essas vítimas. Então todo esse conjunto de ações de uma forma coordenada, de uma forma sempre de pronto atendimento, faz com que haja uma redução nos óbitos e na fatalidade, lógico, na gravidade desses dessas vítimas. Próximo. Os óbitos por tipo de usuário, então nós temos aí os motociclistas com 44,1% dos óbitos em 2021, seguido dos pedestres 34,8%. Eu prometo que eu vou melhorar essas cores na próxima apresentação, talvez principalmente pedestres. Eu acho que na visualização não deve estar muito boa, mas confia em mim, está 34,8% dos óbitos foram de pedestres. Motoristas e passageiros 15,8 e ciclistas 5,3 foram 44 ciclistas. 130 óbitos de veículos e passageiros, 296 pedestres e 363 motociclistas. De 2019 para cá, veja que essa curva inverteu. Começou a ter um aumento no número de motociclistas. O aumento do número de óbitos envolvendo motociclistas, isso em função de muitos aspectos. Em 2019, foi o último ano antes da pandemia. Aí, muita gente, por conta da pandemia, acabou optando pela compra de uma moto para não ficar no transporte coletivo. Isso induziu também um crescimento maior no serviço de entrega. Então, muita gente que não estava tão acostumado, estava habilitado, mas não havia, não teve o treinamento necessário para fazer esse serviço de entrega. Muitas vezes, como eu falei, muita gente saiu do transporte coletivo e foi para moto diretamente, também se envolveu em acidentes. Isso aí a gente consegue observar. No descritivo das pessoas que se envolvem em acidentes, uma grande parte deles são estudantes. Então, são pessoas ainda em idade, muito jovem. Maioria deles do sexo masculino, então muita gente migrou do transporte coletivo para o transporte individual de motos, pensando em não se arriscar por conta do Covid e ter um conforto maior e em compensação, acabam se envolvendo num número maior de

acidentes. Então, historicamente, nós tínhamos sempre o pedestre como o mais vulnerável e agora nós temos a exposição maior aí dos motociclistas no número de acidentes. E então também estamos, já havíamos lidado quando a gente faz um tratamento para veículo, a gente automaticamente também faz um tratamento para os outros modais, especialmente para as motos, mas agora, dando esse tratamento que tem sido dado com a faixa azul, a gente tem conseguido dados bastante otimistas, tanto na 23 de maio quanto na Avenida dos Bandeirantes e há uma propensão da prefeitura em fazer esse tratamento também em outras vias da cidade, específico para motocicletas. E como, eu já falei, há um plano já dentro do plano de metas, específico para os pedestres. Esse número, apesar de, como eu já venho falado anteriormente, vou me repetir, continua sendo um número bastante alto esse número, essa exposição do pedestre ao trânsito de São Paulo ainda continua sendo bastante perigosa e a gente precisa ter sempre esses dois vulneráveis sempre com muito cuidado, tanto motociclista, o pedestre e o ciclista também, que vem se envolvendo num número bastante considerável de óbitos. Vamos ao próximo. Então, aqui, as mortes por gênero. É 95% dos ciclistas eram homens, 2 e 5% eram do sexo feminino. Com relação aos pedestres, 80% dos óbitos eram do sexo masculino, 229 eram homens e 57% eram do sexo feminino, eram mulheres pedestres que se envolveram nos óbitos. Dos motoristas, 80% eram motoristas, 104 óbitos envolvendo veículos e 20% eram do sexo feminino, é 2% era do sexo feminino? Não? Aliás, 20% era do sexo feminino. Dos envolvidos nos autos. Então aqui, do total, 719 ou 87% eram do sexo masculino e 104 eram do sexo feminino. A faixa etária, quando a gente pega, dos pedestres. A faixa etária é dos 65% ou mais. E aqui, dos 30 aos 59 eram pedestres, 124 envolvendo do sexo, da idade, de 30 a 59, eram pedestres. E dos 60 ou mais, 101 eram pedestres, são os que mais se envolvem em acidentes aí com mortes envolvidos com óbitos na cidade. Quando você olha para as motos, você vê aí de 18 a 29 anos é um número bastante alto, dos envolvidos em moto. E dos 30 aos 59, também 168. Então, quando a gente pega dos 18 aos 30, mais ou menos, é a faixa que prevalece mais nos acidentes com moto, mas especificamente, dos pedestres, você pega sempre essa faixa dos 30 aos 58, é 124 e dos 60 ou mais 101 pedestres vieram a óbito dessas 2 faixas etárias aí. Próximo. Evolução anual de óbitos para cada 10000 veículos, então nós temos aqui. O índice total de óbitos 0,93 óbitos para cada 10 mil veículos da frota. O número que é aparece mais é ocupantes de veículos. E aqui nós temos índices de pedestres, 0,32 pedestres para cada 10 mil veículos da frota. Só ratificar, então, em 10 anos houve uma redução aí de 44% do índice total de óbitos por 10 mil veículos. Próximo. Aqui, o mapa dos acidentes fatais. Essa característica é sempre aqui, próximo do centro expandido, onde tem o maior volume de veículos, maior volume de pedestres circulando. Então, é claro que as demandas sempre vão estar nessas 2 regiões, e é onde a gente tem focado, especialmente, a maioria dos nossos projetos voltados à segurança, estão nessas 2 áreas. Partimos desses mapeamentos, desse georreferenciamento para fazermos todos os projetos de segurança em que fazem parte do plano do plano de metas. Nós partimos desse georreferenciamento para termos um foco mais assertivo para a elaboração desse todos esses projetos, a próxima eu acho que já deve estar concluindo aqui também de volta. E aqui, mais precisamente, o mapa das 52 vias com maior número de acidentes em 2021. Aqui a gente consegue observar de uma forma mais clara, não tão pulverizada quanto nos outros mapas, mas o outro mapa apresenta choques e quedas de motos e por isso também esse tratamento específico para motos. Próximo. Esse ano nós fizemos uma separação. Essas vias são rodovias que cortam o município, são 9 rodovias que cortam o município e das quais nós não temos nenhuma gestão de projeto ou de fazer alguma ação de segurança. São vias que são ou elas estão dentro de uma concessão ou fazem parte do DER, mas a maioria são concessionadas e nós não temos nenhuma forma de gestão com relação a essas vias. Próximo, Dawson. Então nós fizemos aí um levantamento específico dessas vias. Então, dos 797 acidentes fatais que ocorreram no município de São Paulo, 70 deles ocorreram nessas rodovias, o que corresponde a praticamente 9% dos acidentes fatais, dentro da cidade de São Paulo, ocorrem nessas rodovias e em torno de 9% a 9,23% das vítimas fatais dos óbitos ocorrem nessas rodovias. Então, 823 foram o número total de óbitos que ocorreram em São Paulo, 747 não ocorreram nas rodovias, 76 ocorreram nas rodovias. O que dá esse percentual de 9,23% dos acidentes. Então, é um número bastante significativo. Próximo. O que traria, se nós fôssemos expurgar esses dados, o que não seria correto a só a título de mostrar

para vocês o que significaria sem essas rodovias, nós fechamos então 2021 com 6,64 nós fecharíamos com 6,03. Esse número não é possível ser expurgado, uma vez que quando foi lá atrás, quando nós fizemos a pactuação com a ONU, esses dados já faziam parte do cálculo que a gente fazia. Mas nós procuramos demonstrar isso para até mostrar para a prefeitura que há uma necessidade de uma conversa com essas rodovias, então a gente precisa ter, elas precisam fazer alguma ação de segurança, para não comprometer os moradores da cidade, isso aqui não é uma questão simplesmente de índice. Novamente, nós estamos falando de óbitos, estamos falando de pessoas, então, alguma ação, essas rodovias tem que ter. Hoje está de uma forma bastante confortável para que elas... esses números não constam dos relatórios deles. Eles expurgam esses dados, porém, nós não expurgamos. Então, esses dados têm que ser mostrados para as rodovias e elas têm que fazer alguma ação ou permitir que o governo municipal, por forma de algum convênio possa colocar, por exemplo, fiscalização eletrônica, nem isso nós podemos fazer. Então não há nenhuma forma de é que o município possa reduzir esse número de óbitos, porque é um número bastante significativo, tratando-se de óbitos, até porque também quando a gente fala em economia, todo esse custo, recai sobre o município porque é o município e o estado, mas principalmente o município que faz o atendimento a essas vítimas e traz para os nossos hospitais. Então são leitos hospitalares, são tratamentos e são o pós operatório, tratamento de recuperação dessas vítimas que recai também sobre o município e as rodovias ficam de uma forma mais confortável. Então, basicamente, são esses os dados. Dá impressão que eu estou sendo pessimista? Eu não sou, não estou pessimista. Eu quero lembrar sempre de todas as ações que já foram feitas ao longo de todo o nosso período. A gente tem dados bastante positivos quando a gente olha para trás e vê que houve uma redução. Nosso trabalho é um trabalho que pode sofrer críticas, mas a gente tem sempre um objetivo de reduzir acidentes. Quando a gente olha aquele primeiro gráfico que eu mostrei lá, Dawton, se você puder voltar a ele, o primeiro gráfico, aquele gráfico histórico do nosso trabalho, eu acho que a gente tem que mostrar que muita coisa foi feita, muita coisa a gente tem feito. Esse trabalho é um trabalho consistente. Desde redução de acidentes o aumento da fiscalização eletrônica, a nossa colaboração dentro da empresa da CET, dentro dos organismos nacionais de trânsito, participação também com a lei do cinto de segurança, nossa ação operacional em campo, que também é extremamente importante e também com relação à fiscalização presencial que nós fazemos com os nossos agentes em campo. A simples presença do nosso agente em campo reduz e drasticamente o número e a possibilidade de infrações. E quanto menor o número de infrações, menor também o número de acidentes. Então todo esse conjunto de ações, ações operacionais, ações de engenharia e ações educacionais, fiscalização eletrônica, monitoramento eletrônico que nós fazemos, operações em escola, aulas que o nosso centro de treinamento e educação de trânsito que faz junto às escolas.

Então todo esse conjunto de ações, o treinamento que nós damos também aos motociclistas, tem uma série de cursos que são feitos aos motociclistas, então tem uma série de ações que são realizadas e permanecem sendo realizadas, produziram ao longo de todos esses anos essa redução bastante consistente do número de óbitos na cidade de São Paulo. Há muito que se fazer, sim, mas nós temos um trabalho bastante conciso e bastante rigoroso e bastante produtivo que nós obtemos esses resultados. Então, temos muito o que fazer, temos muitos projetos a serem implantados e eu tenho certeza que essa curva que hoje está ascendente, com a consequente implantação desses projetos, nós vamos voltar, retornar a essa curva de uma forma descendente que nós consigamos reduzir o número de acidentes e transformar essa cidade numa cidade mais segura para pedestres, para os motoristas, para os motociclistas, para todos os modais e para todos nós que vivemos nessa cidade e queremos ter uma cidade mais segura e mais tranquila para que possamos habitar e circular nessa cidade. Basicamente, é isso, vendo que tem pessoas aí querendo perguntar, eu acho que minha participação termina aqui, Dawton. Obrigado. Vamos ver aqui.

Dawton Roberto Batista Gaia - Acho que a Meli, acho que ele está querendo fazer a pergunta aí, muito obrigado, Julio. Foi ótima a apresentação espetacular, . Meli.

Meli Malatesta - Tá bom, obrigada, Júlio. Foi muito boa apresentação. A gente vê os aspectos importantes, principalmente a queda que dá com a redução das velocidades nas vias arteriais, ? Isso aí o que a gente relaciona é direto, que foi uma coisa constante. Mas a minha pergunta não é, na verdade, uma sugestão, assim, uma coisa que eu acho que falta para o condutor, geralmente ele que é o responsável pelo junto com o ambiente de trânsito, o responsável pelo acidente, é ver se a se a CET não pode realizar a área de educação, a área de treinamento, um trabalho conjunto com os centros de formação de condutores, ? Porque eu sinto que quem passa por eles que infelizmente, como a gente não tem educação de trânsito na escola vai ser o único momento que o usuário da via vai ter contato com legislação de trânsito e entender o porquê delas não é. E esse processo ele é feito de uma forma assim muito voltada para o automóvel. O cara aprende a fazer Baliza e tal, mas ele não entende o ambiente do trânsito em relação aos usuários mais frágeis, ? principalmente o pedestre e o ciclista. Então assim, não é ensinado na autoescola como o condutor tem que se comportar numa conversão quando tem faixa de pedestre? É Claro que a lei tem. Ele tem obrigação de saber, mas não é uma coisa que é estimulada nas autoescolas, tá? Inclusive, isso aí, eu já dei até palestra para sindicatos de autoescolas aqui em São Paulo, mas isso virá um trabalho ou uma sugestão? Ve se é possível, eu sei que isso é em âmbito estadual, a CET realizar o trabalho junto aos donos, a sindicatos, sei lá, eles têm uma associação para justamente tentar trabalhar a redução de acidentes. A CET é recorte da lei municipal, o trabalho de vocês seria juntas autoescolas, Centro de formação de condutores aqui no município de São Paulo. Mas é um caminho aí, uma coisa para se explorar, é isso? Obrigada, gente.

Julio Rebelo – Legal, Meli. Eu acho que houve alguns...Está trocando toda a SENATRAN. E alguns recursos que foram feitos no código de trânsito brasileiro anteriormente, eu acho que algumas coisas devem ser retornadas. Houve algumas coisas, uma legislação um pouco mais que facilitou muito a vida do motorista. Eu acho que pelo que eu percebo no SENATRAM muitas dessas resoluções, talvez voltem atrás e eu acho que isso é um assunto que deve ser tratado das Câmaras Temáticas do SENATRAN. Eu participo de uma delas e a Silvana também, principalmente na de engenharia e eu acho que ela também pode colaborar. Eu vou conversar com ela também. Eu acho que é importante, sim. Mudar essa questão do treinamento do CFC sempre foi ruim desde quando eu tirei carta ordem modelo t, ela já era ruim, agora, inexistente, ? Senhor Elio.

Elio Camargo - Bom dia, pessoal. Júlio, parabéns pelo trabalho que vocês se dedicam, ? Muito importante. Mas nós estamos patinando há 5 anos, nesses últimos 5 anos, ? E aí precisa haver mudança para deixar de patinar. Lá atrás houve muito efeito de tecnologias que foram introduzidas, não é? No início da década passada. Airbag, ABS e alguns outros também, e agora deverão entrar outras mudanças, que o Contrans determinou. É só que eu acho que também. O modo de trabalho exige alguma modificação também nisso, não é? É você falou do agente. Eu acho que o agente é muito importante, mas não só naquilo que você citou, mas eu acho que ele poderia ter um trabalho ativo em cada acidente que ocorra, independente de se houver morte ou não houver morte para que ele analise, possa analisar na ocorrência, o que que aconteceu e o que que poderia ter evitado isso, ou seja, para a gente pensar em melhorias que possa ser feita. Igual a aviação, teve efeito porque a cada acidente exige uma ação, não é? Então eu acho que vocês poderiam fazer através do agente de vocês uma ação nesse aspecto e também contar com a subprefeitura, talvez para fazer alguma obra, alguma coisa, mudança, etc, para que a gente melhore. Uma das coisas que eu tenho observado são os pontos de ônibus. Eu observei mais precisamente os da Francisco Morato. Os pontos são todos fora da esquina, longe das esquinas. Isso leva as pessoas a atravessar pelo meio do quarteirão. Isso também, então, exigiria da SPtrans uma mudança dos pontos para que dê segurança. Era isso? Obrigada.

Julio Rebelo - Deixa eu aproveitar, Dawton, eu vou mostrar agora. Fecha a apresentação, por favor, eu vou tentar compartilhar aqui. Ele sempre comenta desse relatório dos agentes. Só para ressaltar seu Elio a gente já faz isso há muitos anos. E esse relatório que o agente faz. Assim que ele tirar a apresentação, eu tento colocar

aqui. Então, sempre que o agente presencia um acidente com vítima ou um acidente fatal, especialmente, ele faz, ele preenche um relatório, esse relatório ele está para ser agora digital. A gente já tem, ele é em formato digital, no sentido de que ele, o agente, ele quando ele vai para campo, ele leva um celular, e agora nós já desenvolvemos e está em fase de teste, agora um teste mais amplo, um teste de carga, para que ele faça esse relatório já no celular, mas hoje ele é feito no papel e é colocado num aplicativo aqui, numa plataforma em que nós temos todos os dados obtidos em campo. Agora sou eu que não acha o compartilhar. Acho que você está com uma tela ainda compartilhada, Dawson. E a tela está dividida, está metade. Você está metade do seu hélio. Tá difícil, eles mudaram aqui. Acho que não vai ser dessa vez que eu vou apresentar para vocês, viu? Bom, então esse aqui é uma cópia do relatório que a gente chama de informação de acidentes de trânsito. Então isso aqui, pelo menos desde década de 90, sei lá, que tinha um outro formato. Mas então o agente sempre que ele chega no local, ele presencia um acidente, acidente com vítima, em especial, os óbitos. Ele põe aqui o local, a pista, o sentido, se é pista expressa ou local única. Então todos os dados da via, os dados dos veículos envolvidos se são um auto, uma van, utilitário, moto, então aqui tem os dados do veículo, os dados das pessoas envolvidas, os fatores principais contribuintes, se era um semáforo com defeito, placa encoberta, placa mal posicionada se ele se apresentava. Aqui são 3 características da via e do meio ambiente, humanos e a continuação também do humanos. Se ele aparentava estar alcoolizado, se ele cruzou a via fora de faixas, se era um pedestre andando na pista. Então tem uma série de itens aqui que o agente vai preenchendo. Um croqui que tem uma legenda que é a mesma legenda adotada na ABNT de veículo, moto pedestre, o local do acidente. Então, ele produz esse croqui, identificando a posição do veículo, as posições dos veículos, a posição do veículo e da moto, do pedestre, uma breve descrição do acidente. Essa descrição do acidente ou ele se tiver alguém que tenha presenciado, ele pega essas informações. Se for com a própria vítima, se ela estiver em condições de prestar esse esclarecimento, ele preenche esse relatório, põe essa descrição. E lembrando que isto aqui não tem um caráter oficial, isso aqui não pode ser usado numa ação de ressarcimento ou em qualquer outro tipo de ação, porque o nosso a gente não é treinado especificamente para fazer um laudo técnico. É só um caráter de observação de campo, de como ele verificou as condições do acidente no momento em que ele estava lá? Então, isto aqui é extremamente importante, porque você pega, eu recebo a listagem de acidentes, e aí é, se eu tenho uma dúvida desse acidente, eu vou procurar esse informativo que ele me traz informações extremamente importantes e, principalmente, nessa parte do croqui que ele forma, a gente começa a ver, a catalogar esses acidentes. E aí você tem uma coisa que é chamada de diagrama de colisão, onde você identifica o local onde acontece na maioria das vezes os acidentes. Então, quando você vai para campo analisar aquele cruzamento, você já sabe para que lado você tem que olhar, você já sabe, onde a maioria dos acidentes ocorre e verifica se é uma falha de sinalização, uma falha das condições geográficas, geométricas da via. Então você já vai com mais elementos. Então, eu estava querendo mostrar isso porque rotineiramente o senhor Elio sempre comenta sobre esses relatórios. Então eu acho que aqui ficou claro que a gente tem essa base também para pesquisa dos acidentes, como ocorre. É Mauro, acho que você estava aguardando também.

Mauro Calliari - Bom dia, Júlio. Eu queria fazer eco com o que o Elio falou em relação ao fato da gente, acho que a Meli também mencionou, mas você também falou, ? A gente teve um grande... Quando você compara com 2012, é impressionante como teve um ganho enorme em algum momento, ? A gente sabe lá quando a gente pensa no histórico de sinistros, ? A gente tem um grande ganho lá para trás quando foi implantada a obrigatoriedade do cinto de segurança. E outro grande ganho quando mexeu, nas velocidades das ruas, quando diminuiu, ? Então assim, o que eu acho que a gente agora está patinando eu gostaria de explorar com você algumas coisas para a gente poder pensar, em como é que a gente acompanha esse assunto? É muito preocupante o negócio do tempo. Eu sei que você não quer discutir isso agora, mas do tempo de constatação, ? De um fato e o fato é, nós não melhoramos e pioramos. Em relação a não só a meta, mas também ao histórico e já o infosiga já deu indicação de que 2022 vai ser pior ainda do que 21. Então eu acho que a gente realmente precisa fazer coisas. Você citou várias coisas, eu sei que tem uma lista de 12 coisas que a prefeitura está

fazendo, áreas calmas, os territórios, as ruas completas e um monte de coisas, o que eu acho que está acontecendo é que não está sendo suficiente, , então. Eu gostaria de explorar com você assim, o que que está faltando para realmente fazer diferença? Porque a gente pode aqui ser um pouco mais moderado, mas ou um pouco mais radical. Eu gostaria de ser um pouco mais radical. Eu acho que está é uma situação ruim, é uma situação inaceitável, é um fracasso. Nós temos um programa de segurança de área que foi lançado em 2019 e fala assim, “ai nenhuma morte é aceitável”, a gente está aceitando as mortes e aí é evidente que eu não estou falando isso sobre quem está apresentando os dados. Eu gostaria de ouvir de você. Onde que na prefeitura tem, que áreas que a gente tem que acionar para primeiro, voltar a acompanhar o programa de segurança viária, que parou de ser acompanhado, uma época aquele Luan apresentava, depois parece que ninguém mais, segundo, usar o maio amarelo para ligar esse alarme. Parar com as campanhazinhas medíocres, que não geram resultado nenhum e falar, gente acabou essa história e terceiro, falar sobre fiscalização, Júlio. A situação de motos, ? E agora eu vi, tem um número, moto, é 15% dos veículos e vai chegar a 50% dos acidentes, envolvimento, ? Eu sei que você vai fazer essa apresentação na CMTT também, mas eu acho que esse tema é tão importante que ele tinha que ser apresentado mil vezes e em todas as câmeras, ? Eu gostaria que quando você for apresentar no pleno que você pudesse abordar isso, que eu estou falando agora para a gente poder dar um passo além. Continua esse relatório na tela. Se puder tirar, acho que não faz, não faz sentido ele estar lá. Para gente dar um passo além do que apenas olhar o número de 1 ano e 2 meses atrás. Eu gostaria de ouvir de você assim, que é que a gente está fazendo. Eu acho que dizer todas aquelas listas de ações, nas áreas calmas, não sei o que...eu acho que tá pouco, ? Então assim, não é eu, eu acho que o os números estão mostrando que a gente não conseguiu chegar. Então assim, especificamente do ponto de vista de fiscalização, como é que a gente pode superar esse descabro que é uma cidade onde as pessoas estão começando a desrespeitar o sinal sistematicamente, ? Onde você tem motoristas que realmente, eu estou falando de moto porque eu acho que moto é assim, um fenômeno observável, você atravessa a rua e vê 3 motos passando no sinal vermelho em cada vez que fica, não é? Eu gostaria da gente tentar pensar como é que a gente pode fazer disso uma coisa um pouco mais radical, e não uma série de ações incrementais, que até agora parece que não estão dando resultado. A gente está patinando no número, , que é abaixo da meta de, se não me engano, acho que era chegar em 4 até o final da gestão, ? Não tem a menor chance desse jeito de chegar, ? O que que a gente precisa fazer? E o último, Júlio. Era mais uma coisa no sentido de quem na prefeitura, que poderia agora pegar o telefone, ligar para alguém da concessionária e falar desses 10% dos casos de acidentes que estão fora da jurisdição da prefeitura. Quem a gente tem que cobrar? Porque eu acho que é quase que uma coisa assim, Oh, fulano, vamos conversar, não é? É coisa de como é que se resolve um problema nas estradas que estão cruzando o município, não é? Era isso.

Julio Rebelo - Vou começar de trás para frente. Bom, essa parte das rodovias nós apresentamos a nossa diretoria, eles estão também fazendo, tomando ações com relação a isso também de conversar com as concessionárias e ter essas tratativas. Com relação à fiscalização eletrônica, é, é a única forma de você. Isso aí não é uma questão só de São Paulo. Você sabe muito bem, não é assim. Se você não tiver fiscalização em qualquer parte do mundo, se a fiscalização não funcionar, as ações de segurança também não funcionam. É sim, eu acho que é lógico, todos esses projetos listados que você recebeu são importantes, porém, a fiscalização deles também é importante. Então sim. A gente fez solicitações, eu acho que dentro da prefeitura, dentro da Secretaria, há também um expediente para incremento da fiscalização eletrônica. Tem um problema aí com o Ministério público. Não sei se ele já foi resolvido com relação à fiscalização. Fiscalização eletrônica, aumento do número, nós hoje estamos barrados, a gente não pode aumentar o número de radares, número da fiscalização eletrônica, então há um problema com o Ministério público que tem que ser sanado. A gente às vezes faz a transferência de pontos onde a fiscalização caiu e você põe em locais onde a fiscalização é mais necessária, o que não é uma coisa também muito produtiva. O ideal, realmente é ter um incremento e ter um incremento com tecnologia, porque hoje você tem tecnologia em que você não há, não tenha necessidade de

ter o laço detector físico. Você tem um feixe, que pega aí você pega também todas as motos. Hoje a moto passando entre os laços, ela não é detectada. Então é, eu acho que a tecnologia é uma coisa que a gente precisa avançar muito em todos os setores e quando eu falo tecnologia é tecnologia tanto para detecção das ocorrências, isso aumentar o número de câmeras para que a gente aumente o monitoramento e consiga fazer o deslocamento das equipes, tanto de Socorro quanto as equipes nossas operacionais de uma forma mais ágil e mais certa. A tecnologia da fiscalização, a tecnologia nossa, de obtenção dos dados hoje é estranho, a gente está, eu não vou dizer que está comemorando, mas eu estou distribuindo, você foi teve a apresentação dos dados de 2021. Aí quando você fala do info, siga, não é? Eu achei até que você fosse falar, pô, o info siga já está dando os dados de 2023. Talvez acho que de 23, ele ainda não está dando, mas já dá os dados de 22. Mas para nós também não me interessa. Não me interessa, simplesmente replicar o dado do infosiga da forma como eu recebo, porque eu recebo os dados do infosiga. Não da forma como a CET planejou, porque eu recebo dado bruto. Eu consigo te dizer quantos óbitos têm, mas eu não consigo te dizer onde eles foram. Porque eu não tenho local e a diferença, por exemplo, dos dados do infosiga com os dados da CET. Aí vai mais um dado de credibilidade nosso. Fazer uma propagandinha nossa. Nós comparamos, você deve saber, nós fazemos o comparativo dos dados brutos de acidentes com vítima. Com os dados da Secretaria municipal da saúde, dentro do serviço de verificação de óbitos. E isso o Infosiga não dá. Então, normalmente você for observar é? Nos últimos anos, os nossos dados de óbitos são superiores aos dados que o infosiga divulga. Seria até mais confortável estar divulgando os dados do infosiga, porque aí eu teria batido a meta. Eu, quando digo eu, é porque eu estou tomando para mim essa atribuição, porque é o departamento de dados que coleta os dados está aqui na minha gerência, mas eu digo CET como um todo. Quando a gente consegue obter esses dados, então divulgando os dados do infosiga simplesmente eu, provavelmente a CET teria batido a meta. Mas a gente tem esse compromisso com é. Checagem dos dados e o diálogo com o infosiga continua. Inclusive, a gente elevou ao patamar, aí, agora o nosso chefe de gabinete está conversando também com a prefeitura para que tenha essa conversa maior com o estado para que haja uma aproximação maior, não, eu não vou nem dizer que temos um problema com o infosiga porque na área técnica essa conversa é super cordial e muito franca entre nós e o infosiga mas é uma questão de ajuste da formatação, de como eles devem encaminhar os dados para nós. Isso é importante para quando a gente está fazendo o plano de segurança e você ter esses dados da forma mais próxima ao que eles ocorreram, ? Então, essa é uma busca nossa também. Aí com relação a quem, que porta que a gente tem que bater? Eu acho que a gente tem feito, a Secretaria em especial, é tem feito um trabalho, difícil aí de conseguir fazer as contratações dos projetos executivos e da contratação de obra, ? Então ela está... o Dawton, acho que está tem mais, talvez tenha mais dados por estar na Secretaria de todo o esforço que tem sido feito pela Secretaria para conseguir fazer a contratação dos projetos executivos. A grande dificuldade que nós temos é que a CET não executa projeto executivo. A gente não faz projeto de pavimento, nem projeto de drenagem. E hoje para você conseguir fazer a contratação de um projeto de obras, você tem que ter esses 2 componentes. Projeto executivo, de pavimentação e drenagem. Então por isso esses projetos todos da área de segurança, estão sendo contratados os projetos executivos e tão logo o contrato esteja, os projetos executivos estejam concluídos. Entra a etapa de contratação de obras, que eu acho que é um pouco mais, talvez seja um pouco mais rápido. Mas é, é isso. Eu acho que até o final da gestão a gente consegue ter a implantação desses projetos. Não sei se eu respondi tudo. Acho que não, mas...

Mauro Calliari - Não, tá ótimo! A título de encaminhamento. Eu só sugeri para o Dawton que quando for feita a reunião do CMTT, especificamente, quando a gente discutir esse assunto, que se solicite a presença do Secretário, Dawton. Eu acho que nenhum tema que a gente discute está tão importante quanto esse agora. Eu sei que todos são, mas aqui nós estamos falando de uma coisa que é a visão geral do trânsito em São Paulo, da mobilidade, das mortes, dos acidentes da própria urbanidade. Eu gostaria de sugerir isso fortemente que a gente tivesse a presença do secretário, porque aí ele pode complementar isso que o Júlio está falando é assim, ó, tem outras áreas da prefeitura que precisam se envolver, ? E aí alguém pode se comprometer a isso, porque

se não, eu acho que a gente não vai conseguir ver o todo dessa história. Acho que é importante a partir desses números. A partir desses dados, dessas dificuldades, a gente conseguir o engajamento político, ? Da prefeitura, por um tema que eu acho que passou, deixou de ser tão importante quanto estava.

Dawton Roberto Batista Gaia - É, vamos atrás disso aí atender o que você stá pedindo aí. Passar aqui a palavra para o Sampaio. Só rapidamente. Esses projetos todos os projetos que estão sendo elaborados, nós estamos numa fase final de contratação de projeto. Apenas estamos aguardando para falar, para ser mais exato, está apenas aguardando a verba que está chegando, ? Já foi, já foi pedido, já foi solicitado. É uma Questão de Tempo, no máximo 15 a 20 dias deve estar chegando a verba para todos esses projetos que serão contratados. E aí será o próximo passo mesmo, ? Tem os prazos contratuais aí de elaboração de projeto e logo em seguida a contratação da obra. Mas tudo isso está dentro do nosso plano de metas, que é para 2024. Isso daí eu tenho assim muita esperança que até 2004, de fato. Todos esses projetos que nós estamos contratando estejam executado. Sampaio.

Sampaio - É boa tarde a todos. Bom dia a todos. Eu queria fazer 1 pergunta e uma observação. Este relatório que o senhor Elio comentou e que o Júlio disse que é feito, acho que desde 1999 alguma coisa assim. Ele traz qualidade para o estudo? Ele é de forma rotineira revisto, aperfeiçoado para que mais elementos tragam, porquê, se o relatório ele é preenchido, mas ele não está trazendo os elementos suficientes. Ele precisaria de uma revitalização então, se existe esse procedimento de constantemente ser revisto, analisado, refeito quando necessário, etc. E a segunda coisa é uma pergunta. O que que essa questão do Ministério público em relação aos radares? O que o Ministério Público está se metendo na colocação de radares por parte da prefeitura. Eram essas 2 questões. Obrigado.

Julio Rebelo - Primeiro com relação ao relatório. É sim. Esse relatório é revisto. Ele é feito antes. Eu falei década de 90, mas eu entrei na CET em 80 e já lembro desse relatório, mas era um formato um pouco mais reduzido, ele foi sendo aprimorado ao longo do tempo, e sim, ele está deixando de ser feito em papel e passa a ser feito, passado para o celular.

Sampaio - Não. É isso eu ouvi, Júlio, é? A questão é o conteúdo mesmo, a qualidade.

Julio Rebelo - Com relação ao conteúdo, sim, sim. Então como eu falei também o agente, ele tem limitações. Não é? Por exemplo, ele não consegue dar dados técnicos, por exemplo, espaço de frenagem, umas coisas que você conseguiria ter um laudo técnico do acidente, isso aí não é um trabalho pericial que é feito pela perícia. É apenas uma constatação do agente no momento em que ele chega ali. Isso é importante para a composição também dos nossos estudos. Um dos dados, por exemplo, que tem nesse relatório que é o que eu falei daquele crôqui de como ele verifica as condições do acidente. Esse dado é extremamente importante quando você soma vários locais, vários acidentes no mesmo local e você consegue identificar a posição dos veículos e em que lado, por exemplo, da via esses acidentes ocorrem, então você tem diversas informações.

Sampaio – Ok. O gente é treinado para o preenchimento para a qualidade, melhorar a qualidade do preenchimento?

Julio Rebelo - Sim, sim, mas só que o que eu estou falando. Ele tem limitações no momento em que a as demais informações já seriam informações de perícia e aí não cabe a ele fazer essas informações de perícia. Com relação ao Ministério público eu não sei te dizer a questão exata qual é. Mas se não me engano, era com relação a questões contratuais dos radares..Eu não saberia te dar informações mais precisas com relação a questão do Ministério Público.

Sampaio - O tempo, pelo menos o tempo, quanto tempo que está com esse problema, 10 anos, 5 anos, um ano.

Julio Rebelo – Não. Não sei, não sei, não saberia te dizer ou qualquer coisa que eu te disser nesse sentido seria puro chute. Eu não, não acompanho essa questão.

Sampaio - Por que se isso é uma coisa importante, passa a ser também uma prioridade política desenrolar uma questão como essa, ou de um jeito ou de outro, ? É essa observação, ?

Julio Rebelo – Sim, sim. Bom. Gente, eu acho que vamos encerrar, nós temos outros assuntos e tempo exíguo para os outros. Eu agradeço a todos, agradeço as perguntas, eu anotei tudo o que eu pude aqui, inclusive, Sampaio, eu vou procurar aprofundar também a questão dos radares aí. Obrigado a todos. Obrigado, Dawton.

Dawton Roberto Batista Gaia - Júlio, muito obrigado, excelente apresentação, mais uma vez brilhante na sua participação aqui. Muito obrigado mesmo.

Julio Rebelo - Imagina, você vai me deixar, vai me fazer acreditar nisso ainda um dia. Obrigado, obrigado a todos. Bom trabalho a todos aí, boa continuidade na reunião.

Dawton Roberto Batista Gaia - Obrigada, Júlio. Os outros 2, na verdade, são 2 informes, ? Por quê nós temos aqui a questão da conversão à direita livre. Ele foi trazido pela lei 14071/2020. E o CTB em seu artigo 44 ele dispõe que é livre o movimento de conversão A direita dentro do sinal vermelho do semáforo, onde houver sinalização indicativa que permite essa conversão, observados os artigos 44, 45 e 70 deste código. Na verdade, ainda existem muitas dúvidas com relação sobre os critérios de uso dos locais que realmente se aplicam esse artigo 44, onde se aplica essa lei. E hoje é assunto da Câmara Temática, ? É um assunto da Câmara temática de engenharia da lá do Contran e hoje eles estão realizando estudo para que seja elaborada uma proposta de regulamentação. E, em breve, com toda certeza, essa regulamentação vai ser submetida a uma consulta pública. Então, basicamente, sobre a questão da conversão da direita livre, só à direita, não esquerda, ? Isso é um informe mesmo, porque está numa fase de estudos e ainda não está concluído. Existem algumas cidades que utilizam esse artigo. É o caso de São Paulo, São Paulo vai levar até o final os estudos para poder implementar uma medida como essa que realmente não é tão simples, então acho que assim foi colocado na nossa pauta aqui, para gente poder esclarecer mesmo isso, ? Não sei se tem mais alguma dúvida com relação a isso. É isso. Não tem muito o que discutir agora, porque está sendo, ainda está sendo estudada essa questão. Meli.

Meli Malatesta – A CET, ela tem alguma posição já de implantar? Porque assim a CET está estudando e a gente também está estudando. A gente sabe que esse procedimento ele se originou a partir, como toda a engenharia de tráfego que se pratica no Brasil, a partir de experiências no exterior, e esse procedimento aconteceu numa outra época, por conta de uma outra necessidade, que foi justamente no final dos anos 70, início dos anos 80, por conta da crise do petróleo, onde não se queria carros parados gastando gasolina. Só que agora a realidade é outra, ? A gente tá numa realidade que em cima do que a gente acabou de discutir na pauta anterior. E essas várias localidades fora do Brasil, que adotaram esse procedimento, eles acabaram cancelando, ? Não adotam mais, porque aumentou consideravelmente o número de acidentes principalmente atropelamentos e acidentes com ciclistas. A gente tem vários estudos, ? Já realizados em cima, em cima dessa experiência do exterior. Então assim eu estou falando isso, eu imagino que a CET deva levar isso em consideração, ? Para que não se tente experimentar para ver que não deu certo, porque quando há experiência, mesmo com todo o critério, a gente corre o risco. A gente coloca em risco a vida de pessoas. Aí, no caso, são principalmente ciclistas e pedestres. De acordo com o que aconteceu já nas experiências que foram implantadas. Então, a nossa preocupação na hora

que a gente colocou essa pauta na reunião é justamente nesse sentido, porque São Paulo é uma cidade muito grande, ? Eles falam é lugar onde não tem pedestre, só que assim a dinâmica urbana, ela é uma coisa que muda, um dia não tem pedestre, passado 6 meses, implanta um shopping center e tem um monte de pedestre, ? Que a gente está cansado de vivenciar essa realidade, então a nossa preocupação enquanto sociedade civil é será que a gente vai ter que esperar a experiência dar errado, morrer gente, ou gente se atropeladas, ser inutilizado? Coisas aí, coisas horríveis que a gente conversou aí no Painel anterior, muito bem colocado pelo Júlio, será que a gente vai ter que esperar acontecer isso, ? Ou inclusive, tem cidades onde já estão, cidades brasileiras, ? Manaus, Curitiba, Belo Horizonte, onde já ficou Claro, a não necessidade de colocar, isso causou estranheza aos motoristas e a gente está vivendo um outro momento, isso aí não vai trazer fluidez, a fluidez, a velocidade veicular não é mais um objetivo, ? Não é mais um programa de governo, não é mais uma política pública. Se não, a gente não vai conseguir atingir nunca o compromisso que a gente tem com a ONU, ? De reduzir os o número de vítimas, então, isso aí foi uma infelicidade, assim como foram feitos outros anexos, outros acréscimos aí da gestão federal anterior. E assim eu estou expressando aqui a vontade, eu tenho certeza que a vontade da sociedade usuária da rua é que isso eu sei que vai ser submetido a consulta pública, mas na consulta pública a gente também tem outras opiniões. Mas assim falando em nome da maioria das pessoas que são os pedestres, ? A maioria das viagens são feitas a pé, em São Paulo, porque as viagens feitas por transporte coletivo envolvem viagens a pé, é pedir para CET ir com calma e não partir para experiências mal sucedidas, está certo?

Dawton Roberto Batista Gaia – Meli, assim, é com certeza, pela experiência que nós temos aqui, ? Isso não será implantado sem um estudo muito bem elaborado, ? E este assunto já veio a pauta, quantas vezes, ? Tentando fazer essa conversão à direita aí um semáforo vermelho, ? E nunca foi adiante. Na verdade, o que tá acontecendo aqui? Tá sendo feito estudos, não é? Está sendo observado com toda a certeza será observado todos esses locais onde foram implementados e houveram acréscimo de acidente. Eu não acredito que isso vai ser implementado simplesmente sem um estudo mais profundo, é nessa questão. É isso.

Dawton Roberto Batista Gaia - Por favor, Evandro.

Evandro S. Silva - Tá bom, dia a todos. Assim eu até, assim, até desculpa me discordar assim, da sua opinião, mas assim eu já tenho opinião diferente. E eu já até tive em cidades e locais que o trânsito ele é dessa forma. Eu até fiquei contente em ter essa pauta como discussão, como eu acho que deve ter outras. Eu Acredito que a gente, claro que todo estudo e isso deve ser feito da forma cautelosa. Isso eu concordo, que tudo tem que ser feito na forma cautelosa para que não traga mais acidentes, não atropela a outra pessoa, porque assim não pode colocar em teste a vida de alguém. Isso aí, concordo 100%. Mas assim eu achei um atraso que a gente não tem essa discussão tá, eu acho que ela é válida para mim, sim. Ela traz mais fluidez no trânsito. A gente tem que pensar como o trânsito é assim, não é somente, a gente tem essa preocupação de diminuir carro da rua. Tem. Só que a gente também sabe que o nosso transporte público, ele é muito deficitário. Então você também não pode onerar aquele que faz uso do carro, porque o transporte público não atende devidamente como deveria atender? Então assim, se a gente ficar nesse dilema, nunca a gente vai atender todo mundo. Acho que assim, ele traz fluidez, todos os lugares que eu já fui, em que o trânsito é dessa maneira. Ele é mais fluído. Eu também acho que para que isso seja implementado o código de trânsito, ele tem que ser mais rigoroso quanto a isso, tá? Ou seja, aí tem que ter um grande apoio do judiciário, porque o seguinte, aconteceu alguma coisa, o cara tem que ser preso e acabou, não tem, uma série de artimanhas da lei para que a pessoa saia impune. Eu acho que um dos lugares problemas nosso do trânsito e o trânsito marca bastante, porque as pessoas não são punidas. A partir do momento que a pessoa for punida. A pessoa não vai beber, a pessoa não vai sair correndo como louco, porque ela sabe que ela vai ficar presa e não vai mais sair. Então, existe sim um problema aí jurídico de lei de trânsito. É até gostaria de colocar outro ponto que eu acho que é até uma outra discussão que

é até que é uma coisa que me incomoda muito, as pessoas não saber andar em rotatória. Tá, então assim não sabem. Existe deficiência. Não sei se hoje, mas no meu tempo não se ensinava andar na rotatória. Não sei se hoje se ensina no na autoescola, mas é uma coisa que também assim você tem rotatória para fluidez do trânsito e ela não acontece porque as pessoas empacam na rotatória e aí, ou seja, a rotatória é feita à toa, ? Você tira um semáforo e coloca a rotatória para ter maior fluidez e não consegue ter porque as pessoas não sabem andar na rotatória e travam uma rotatória. A conversão à direita, eu acho que ela é muito befica, ela tem que ser estudada. É claro que ela não vale para todas as ruas. Isso é um ponto importante. Até nos países e nos estados que têm esse tipo de legislação. Ela não vale para todas as ruas. Então, se a avenida é muito movimentada você não pode entrar a direita. Existe a placa lá. Ela é muito clara, você só pode entrar a direita, desde que não tenha uma placa de proibido. Então, se quando é um lugar muito movimentado é colocado uma placa, olha aqui, você não pode converter à direita com o farol fechado e a pessoa tem que respeitar. E se não, e se passar, tem que ter uma multa alta. Acho que esses pontos são importantes. Está bom, obrigado, gente.

Dawton Roberto Batista Gaia - Evandro, é assim. É, com certeza, a experiência não vai possibilitar colocar em risco a vida de ninguém. Se for experimentado, será em locais de realmente de volume muito baixo, que possa, de fato, não oferecer risco a ninguém que passa lá. Com relação à rotatória, a experiência tem se demonstrado diferente do que você falou, onde se implanta rotatória, o trânsito, ele foi melhor. Com certeza existem limitações com relação ao número de veículos naquele cruzamento. Quando atinge um determinado volume, não é mais rotatória, o local tem que ser semaforizado. Mas existem pessoas que têm dúvida realmente quando chega na rotatória, mas a grande maioria, pelo menos que a gente tem observado, tem participado de várias implantações de mini rotatória. O Sérgio Barnabé que eu diga, não é que vem fazendo esse trabalho aí há muitos anos, ? Tem sido uma experiência befica, tem sido uma experiência muito boa e tem dado, tem trazido resultado. Acho que o Sampaio... Sampaio?

Rose - O Dawton. Desculpa interromper, você podia só dizer o Evandro e o Sampaio de onde são, que eu nunca os vi na reunião. Nem todo mundo conhece, por favor.

Sampaio - Eu sou representante do CMTT, é conselheiro eleito Conselheiro eleito, pela região Oeste. Eu só queria ponderar essa questão de entrar a direita. Eu, quando eu vejo a estatística que foi apresentada de mortes e de que a parcela maior, acho que de pedestres que sofreram acidente fatal são de idosos de 60 anos, acho que é mais ou menos esse o recorte que foi apresentado. Quando eu vejo que a grande quantidade é desses idosos, a entrada a direita, ela arrepia mais ainda. Mas serão essas as vítimas são as pessoas que realmente elas não prestam muita atenção por algum motivo, pela idade, alguma característica dela. Então eu acho que o Dawton, todo mundo já disse da importância dos estudos e tal. Então eu fico tranquilo em relação a isso, mas a minha impressão é que essa seria uma medida errada. Por conta, principalmente, do risco que ele traz ao pedestre idoso, aos ciclistas, que são os que estão sofrendo aí. Tirando a motocicleta, não é? E uma segunda coisa, eu acho que nós não podemos mais usar o argumento, não devemos, não é que nós não podemos, nós não devemos usar o argumento, de algum favorecimento ao automóvel, levando em consideração que o sistema de ônibus não tem qualidade. Acho que o sistema de ônibus de São Paulo ele consegue dar algumas respostas, apesar das dificuldades. Ele só não dá mais respostas exatamente por conta do carro. É o inverso. Raciocínio é o inverso. Não é que eu tenho que favorecer o carro porque o ônibus é ruim. Eu tenho que favorecer o ônibus porque o carro é ruim, ele tira viário que poderia ser do ônibus, ele atrapalha o trânsito do ônibus, para na frente, etc, etc. Então eu acho que o argumento que foi colocado na pessoa que acho que o Evandro, que é a questão do carro. Eu acho que a gente tem que inverter esse raciocínio. Porque isso é que talvez eu imagino que vai fazer melhor para a cidade. Obrigado.

Evandro S. Silva - Oi, eu sou do CMTT. Eu sou do conselho do CMTT da zona Oeste.

Rose - Dawton, eu só queria fazer um comentário com relação à rotatória, que eu concordo plenamente com você. É um dispositivo superimportante e eficaz, de baixa manutenção, ainda mais se for uma rotatória ajardinada. Aquela impõe mais respeito ainda, dispensando até a questão da fiscalização. Mas durante o meu trabalho, na moderação, que foi num quase 15 anos, os moradores reclamam muito do comportamento do motorista na rotatória. É, eu acho que talvez seja isso que tenha abordado, não a eficiência do elemento, mas o entendimento que pode gerar sim. Eu já vi acontecer acidentes leves porque ela realmente impõe uma redução da velocidade, mas é uma questão comportamental que tem muito a ver com o que a Meli falou de estar explicando nos centros de formação e estar divulgando um pouco mais isso. O posicionamento que você tem que adotar numa rotatória, era isso.

Dawton Roberto Batista Gaia – Na verdade, nós temos, grande parte, grande parte dos acidentes que ocorrem aqui na cidade de São Paulo, é por conta do comportamento. Nós temos que investir muito mais em educação. Temos que investir nessa educação, na infância.

É uma questão de formação mesmo, é uma questão de formação, inclusive de personalidade. Para que as pessoas, para que as crianças adquiram o hábito de respeitar o outro. Sem dúvida nenhuma, levando isso adiante, levando isso para o resto da vida, isso vai ser aplicado. No futuro. Então, todos os estudos que são apresentados, sempre têm a ver com o comportamento, na questão da moto em que o semáforo fecha, sempre tem 2 ou 3 passando quando ele já está vermelho. Na questão da própria bicicleta, quando transita numa velocidade acima do que deveria estar transitando. Na questão do veículo que não respeita quem deveria respeitar, independente de ter semáforo ou não. Eu acho que a legislação é muito clara com relação ao semáforo vermelho. Mas, sem dúvida nenhuma, o motorista que vê um pedestre atravessando em que na grande maioria é o idoso que é a vítima, como disse o Sampaio, ? Ele está no finalzinho da travessia dele. Ele não se atentou que já entrou o semáforo vermelho para ele. Então tem aí algumas coisas. E termina levando ao comportamento, então, com certeza é preciso investir muito na questão da educação, na questão do comportamento, na questão do marketing, da propaganda, quer dizer, nós temos que nos aprofundar mais nessa questão.

Rose - Então eu diria que esse é um elo bem frágil das nossas atuações. É, infelizmente, as campanhas são muito mais direcionadas aos veículos e a gente tem visto isso nas últimas que a gente viu e muito pouco aos pedestres. É a segurança do pedestre, o pedestre como elemento principal e não como um elemento complicador de tudo. E no caso da rotatória isso já se pede, olha eu fui porta-voz dessa solicitação e me senti na obrigação de reforçar. Há mais de 15 anos, então eu acho que a gente nesse intervalo nada fez sobre o assunto.

Dawton Roberto Batista Gaia - Olha esse. Essas 3 últimas reuniões que eu participei aqui, que eu venho coordenando pelas Câmaras Temáticas, sempre foi abordada essa questão da priorização aí do pedestre. Tenho conversando com a área de marketing, e assim, eu acho que essa campanha desse maio amarelo que vai entrar agora, ? E que vê essa campanha que seja constante posteriormente, não só do maio amarelo, ela deve focar bastante na questão do comportamento e na questão do pedestre. Tenho conversando aí com o Sérgio, com Fábio, e agora estão fazendo as reuniões com os grupos, das câmaras temáticas, isso realmente está, vai facilitar bastante essa interação e essa compreensão, na questão dessa inserção da questão do Marketing. Ó gente, já são 11 e 38, ? O último assunto também é para ser apenas um informe é o assunto na questão da implantação das vagas de zona azul. Aí nos calçadões, ? É, elas foram suspensas, ou seja, um problema deixou de existir. Eu não sei se haveria necessidade da gente dar continuidade a essa questão aqui, porque ela realmente foi abortada mesmo. Apenas implantaram as vagas no viário, ? Com 77 vagas que colocaram agora no viário. E a informação aqui é de que não serão implantadas mais sobre o calçadão. Com certeza. É isso. Você quer colocar alguma coisa? Mauro, você pediu.

Mauro Calliari - É, a gente. Quando conversou antes sobre a pauta, Dawton aí e colegas, ? A gente viu que o tema o tema andou, mas é acho que é importante a gente colocar a nossa posição agora, porque o fato da prefeitura ter pensado em fazer essa ação sem discutir aqui, nesta Câmara ou no CMTT, ? Ou sem levantar prós e contras, mostra que talvez esse tema não esteja tão firme na cabeça das pessoas, que é a importância da segurança, no calçadão do centro de São Paulo. Então eu gostaria, eu acho que essa Câmara precisa se manifestar e nós estamos aqui oficialmente colocando temas como dessa natureza, são discutidos aqui, é claro que a ideia é ruim. Não só ela foi mal concebida como ela foi mal organizada, tanto que é que a prefeitura desistiu depois, mas é importante a gente se manifestar sobre isso. Acho que assim. Oficialmente, nós estamos aqui numa Câmara que está discutindo a segurança de pedestre, ? Que é repudia o processo. Repudia o modo como essa discussão poderia ter sido colocada, mas nem isso não foi, não é? E que foi depois retirada atabalhoadamente graças a ações e várias pessoas, vários dos que estão aqui, ? Movimento de pedestres, de cadeirante, de ciclista, todo mundo se opôs a isso de uma maneira muito contundente, então acho que é importante a gente registrar assim. Essa Câmara existe para isso, para poder evitar que um vexame desses precisa-se ter acontecido. Era mais isso que eu acho que faz sentido a gente ter como como um preceito, ? Para as próximas questões desse tipo.

Dawton Roberto Batista Gaia - E demonstra a importância da Câmara, não é? Acho que isso é o mais importante. Meli...

Meli Malatesta - É. É mais ou menos o que o Mauro falou é. Essa vontade política, uma ordem política de se implantar a zona azul no calçadão, acendeu um alerta, eu acho que acendeu um sinal de alerta para sociedade ficar vigilante, porque ela pode indicar uma vontade política superior ou pressão de outros setores da sociedade, para a reabertura do calçadão, o nosso calçadão do Centro, ? É alegando justamente o processo de desqualificação do centro, de insegurança, como se o fato de você reabrir as ruas, você começa a acreditar assim, seu gato subiu no telhado, ? Vai devagarinho, para ter uma pressão. A gente sabe que há vários setores, várias organizações de comércio, o vivo centro, que eles são loucos para reabrir o calçadão, e eles acham que com isso vai solucionar o problema de desqualificação do centro e o que nos preocupa é que, primeiro abrir calçadão para carro não vai alterar de maneira nenhuma a situação. Isso aí o buraco é mais embaixo, precisariam outros tipos de políticas públicas, ? A gente tem um exemplo, da 24 de maio e a dom José de Barros, que foram reabertas para o trânsito na época do Serra, do José Serra e não, nada mudou, muito pelo contrário, ? Essas 2 ruas seguem mais ou menos o mesmo caminho do centro. E outra coisa também que é uma ideia errada de associar a passagem do carro, a qualidade urbana, a qualidade econômica, de prestação de serviço. Porque a gente tem o exemplo também da Cracolândia. Ela começou e ela está em rua, que hoje em dia ela pode estar interditada pelos usuários, ? Pelas pessoas que fizeram, mas são ruas que o carro passava. Então isso aí é mostra que o que o problema do calçadão é um somente, o calçadão do centro, o futuro dele, o que vai acontecer com ele ou o que se pode fazer em relação a ele, é um assunto que merece a nossa atenção e até a nossa participação para contribuir para que haja políticas públicas, porque assim, desde quando eu estava na CET, depois que eu saí da CET, a coisa que eu mais vi foram programas, , da prefeitura, para você requalificar o calçadão, ? Várias coisas foram tentadas, mas a coisa não foi para frente. Porque, é Claro, isso foi até debatido. O Mauro estava junto também num evento que houve a semana passada. Na associação de comércio e a gente sabe, precisa dinheiro, precisa vontade política, mas assim. É um alerta para que haja assim aos poucos eu não digo estacionamento. O estacionamento a gente gritou, o prefeito foi para trás, pediu para a CET retirar, mas às vezes algum outro tipo de uso, algum outro tipo de permissão. Então acho que são coisas que acendem um sinal vermelho para vocês também e para a gente, era isso. Obrigada.

Dawton Roberto Batista Gaia - Bom, gente, acho que acabou nossa reunião. Com certeza, a experiência, boa tentativa de experiência já demonstrou que existe aí um grupo organizado e o grupo querendo que se lance um

desafio de fato de uso e ocupação do centro mas não de nesse formato então, tem muitos grupos se organizando, muitos grupos tentando fazer do centro uma área motivada de uso, ? Com certeza o formato de colocar um automóvel lá, eu também acredito que não é o melhor de todos, mas é isso, acho que quando se tentou fazer e teve uma rejeição significativa e se recuou. Aí o resultado e a demonstração da organização de uma população e de um grupo de pessoas que não quer que isso ocorra e de uma sociedade organizada de fato se movimentando a favor ou contra de uma determinada ação. Gente, muito obrigado a todos. Mais uma vez a nossa reunião foi muito boa, ? Tranquila. Eu gostei muito da apresentação do Júlio, ? Que trouxe aí para nós um recorte dessa questão do pedestre. É isso. Você quer falar alguma coisa, Mauro? Fazer o nosso fechamento aí. Uma boa tarde para todos. Todos nós, não é? E que venham mais reuniões e melhores cada vez. Muito obrigado.

Todos se despedem.