

REUNIÃO CÂMARA TEMÁTICA MOBILIDADE A PÉ - 16 MAI 2023

Data: **16/05/2023 (terça-feira)**

Horário: **09h55 (online)**

Participantes:

Poder Público:

Ana Carolina Jacob - CET
Ana Maria Pacolo - CET
Dawton Roberto Batista Gaia -
SMT AT
Fabio - SME
Fabio Pacini - CET
Fabio Saraiva - SETRAM
Katia - SMT AT
Iea - SMT AT
Lilian Rose - CET
Márcia Casa - CET
Marcos Alessandro Ruiz -
SETRAM
Margarida - CET
Monica Miyuki Obara - SF
Paulo Flores - CET
Rogerio de Oliveira Ramos - SMT
AT
Rose - CET
Rosi Nicacio - CET
Sergio Amaral - CET
Vanessa Gac Leal - SETRAM

Sociedade Civil:

Elio Camargo
Gabriela Morita
Gilberto de Carvalho
Helena Degreas
Joao Rodrigues
Maria Ermelina Brosch Malatesta
Mauro Calliari
Oliver Cauã Cauê França Scarcelli
Richard Melo da Silva
Sandra Ramalhoso

Pauta: Pesquisa Sociocomportamental - UNICET - cálculo de travessia - SME.

Dawton Roberto Batista Gaia – Bom dia. Sejam todos bem-vindos. Vou passar direto a palavra para a Lilian que vai fazer uma apresentação. Pode começar Lilian. Muito obrigado.

Lilian Rose – Bom dia, Dawton. Bom dia a todos. Hoje a gente vai dar sequência à apresentação da pesquisa, um estudo, que a Câmara Temática de mobilidade a pé tinha solicitado para nós sobre a travessia do pedestre. Hoje a gente vai apresentar como a CET faz o cálculo para o tempo de travessia do pedestre, como que ela disponibiliza o tempo de travessia do pedestre.

Sergio Amaral - Bom dia. Lilian desculpa te interromper, só para destacar que essa é uma delas e vai falar isso na apresentação Eu sei. Ela faz parte de uma trilogia aí que cobre esta questão do vermelho piscante. E confirmar que nós, conforme prometido na última reunião, nós teríamos apresentação para esta reunião. Tá Então para nós é bem importante. Nossa equipe sabe disso, de cumprir os prazos acordados com a Câmara Temática e a gente está cumprindo esse prazo. Então, só para deixar isso registrado.

Lilian Rose – Sim, então tá. Vamos dar início, então ao cálculo da travessia do tempo da travessia disponibilizada ao pedestre. Essa daqui é a equipe que desenvolveu a pesquisa. Então essa pesquisa, como eu já tinha falado. Ela Foi solicitada pela própria Câmara Temática de mobilidade a pé. E eles apresentaram como indicativo, a dificuldade que o pedestre tem de realizar a travessia, principalmente os pedestres que possuem mobilidade reduzida e questiona o entendimento do vermelho piscante e o pouco tempo destinado a travessia e o longo tempo de espera e que há uma priorização dos veículos em detrimento dos pedestres, A do vermelho piscante, a gente já apresentou em outra reunião de Câmara. Mas mesmo assim, eu vou passar alguns informes dela. Então esse estudo que a gente se propôs a fazer. Ele foi feito em 3 partes, como Sérgio já havia apontado, o primeiro foi do vermelho piscante, que a gente apresentou na Câmara de novembro. Hoje a gente vai apresentar o cálculo da travessia e o próximo que nós estamos nos propondo a fazer é em julho que a gente vai falar sobre este daqui vai ser uma percepção que o pedestre tem de tempo de espera, a gente nesse estudo observou o pedestre, quando ele chega na travessia, o tempo que ele fica esperando, depois do tempo que é de travessia, que ele tem e depois a gente parou ele para pedir uma pesquisa. Foi até muito bom os dados aqui, porque a cada 2, 1 deu entrevista. Então a gente tem a observação e mais a entrevista dos pedestres, essa daqui vai ser para julho, então hoje é o cálculo da travessia. Vamos lá. Antes eu vou dar um... só para relembrar, dois dados da pesquisa do vermelho piscante que a gente havia passado em novembro. Em novembro, a gente havia falado, Que o entendimento do vermelho piscante. Nós realizamos 719 entrevistas e dessas 719, 660 pessoas elas deram opinião do que entendem do vermelho piscante. Daí nós fizemos uma separação, Em 4 grupos. Se o entendimento que ela tem corresponde ao conceito, se corresponde parcialmente, se não corresponde ao conceito e se eles fazem alguma representação sobre essa sinalização, então a gente entende que das 660 citações, 12,3% são o que corresponde ao vermelho piscante. Ou seja, o semáforo vai fechar, mas ainda tenho tempo de travessia. Ou seja, ele tem a percepção que ele pode atravessar, pode concluir a travessia porque dá tempo. Corresponde parcialmente, esse aqui eu coloquei do lado um exemplo de situação que a gente colocou em cada grupo, tá Que é para prestar atenção que logo vai ficar vermelho. A gente colocou parcialmente porque neste daqui ele não aponta a questão do tempo, que dá tempo dele é fazer a travessia agora, o que não corresponde ao conceito 34,1% das situações. Por exemplo, eles falam que o sinal está quebrado ou que ele não entende o que significa o vermelho piscante. Muitos falam literalmente, E algumas representações que eles fazem sobre a sinalização. Para que ele consiga entender o que é o vermelho piscante, ele usa isso de modo, ele transforma isso que de alguma coisa que seja palpável para ele, que ele entenda. Então tem alguns que falam que o vermelho piscante, quando ele vê, ele já sabe que é para andar mais rápido, ou ele vê que o vermelho piscante, ele adota como sendo um verde, ou seja, é um momento que ele pode atravessar. Outros adotam como ele sendo

amarelo e outros como um sinal de alerta. E os comentários sobre vermelho piscante, 28% tiveram relação ao tempo. Não há tempo hábil para a realização da travessia. Necessita de mais de mais tempo do verde, pois o verde é muito rápido. Eles citam muito essa questão do verde, Porque eles não entendem que o verde é somente para iniciar a travessia, Então eles acham que o verde tem que ter o tempo total. 19%, fizeram comentários sobre a informação, que ele gera dúvidas, não sabem como agir, precisa de maiores informações. 11% deram sugestões que precisaria de um temporizador, um contador, juntamente com vermelho piscante. Que deveria ser somente verde e vermelho, sem piscar, como era antes, Ou trocar o piscante pelo amarelo, que eles entenderiam que o amarelo para eles é o momento que você ainda pode atravessar, mas tem que ficar alerta. 10% entenderam que essa é uma boa sinalização. Que é um mecanismo bom e que funciona e que e tem um bom tempo de travessia. 9,7% falam do desrespeito dos veículos, falam que os carros eles ficam observando, o semáforo dos pedestres e quando fica vermelho para o pedestre, o carro passa. Ou seja, o vermelho piscante que ainda daria tempo por pedestre passar, ok Alguns são alguns, aqui a gente não pode generalizar e também é uma percepção. Eu gostaria de falar quando a gente fala em percepção, é bom falar assim, que normalmente, quando você vai falar da percepção e você fala do vermelho, você sempre fala um caso que aconteceu específico, então às vezes você consegue atravessar várias vezes num tempo que te é satisfatório, mas se aconteceu algum caso que te chama atenção, nessa hora da pesquisa, você fala. 9,3%, eles comentam que o vermelho piscante é um semáforo que está com defeito. Ele parece que tá quebrado, pisca o vermelho e não abre o verde. Alguns deles, 6,3% eles comentam sobre atitudes, que observa se os carros estão parados, ou seja, para ele se sentir seguro, ele olha esse carro realmente tá parado para atravessar ou quando começa a piscar, já param. E 5,1% diz que não deveria haver o vermelho piscante. Isso daí é só para gente recordar, O que foi o vermelho piscante. A percepção dos entrevistados em relação ao vermelho piscante por faixa etária. A gente havia comentado isso também, Que a percepção, esse verde mais escuro, confuso, inseguro; esse verde, um pouco mais claro, seguro; este daqui indiferente. E o azulzinho é outro. Então, quem se sente mais confuso, inseguro, é a faixa etária de 12 a 17 anos, seguida de 41 a 60 e acima de 60. É um percentual bem alto também e aqui chama atenção, inclusive, a gente havia comentado isso que quando a gente ia fazer a tabulação que eu pensei que eu as pessoas acima de 60 anos seria as que estariam mais confusas e inseguras em relação ao todo, E eu pensei que fosse dar uma diferença bem grande entre eles, e não, quem se sente mais confuso, inseguro, é o público de 12 a 17 anos e esse público, esse aqui de 41 a 60 e acima de 60, eles não se sentem tão inseguros porque normalmente eles chegam se já começou a piscar, eles aguardam o outro verde, então é uma atitude dele diante do pedestre, que traz maior segurança. E a reação do pedestre após o semáforo ficar vermelho durante a travessia. Então o verde mais escuro é corre, acelera anda mais rápido, o verde mais claro, a pessoa anda normalmente, conclui a travessia, esse verde aqui, o mais clarinho ele fica mais alerta e atento e o 10 é o azulzinho aqui ele para e volta atrás, ele retorna, então se o vermelho começou a piscar durante a travessia, ele para, acha que não vai dar tempo e retorna. E aqui a gente tem que o que durante a travessia quem corre e acelera mais é o público de 12 a 17 anos, seguido do de 41 a 60, de 18 a 40 e daí acima de 60 é o menor, a gente até falou porque eles têm uma condição que eles não podem correr ou mesmo se eles escorressem poderia ocasionar algum acidente. E também entra aquilo que a gente falou, porque normalmente eles aguardam, o próximo verde. Tinha alguma coisa que eu ia falar aqui, mas acabei esquecendo, depois eu retorno, se eu lembrar. O estudo e agora este daqui foi o vermelho picante, Agora a gente vai entrar no estudo atual, que é o cálculo da travessia do tempo de travessia. Então, tem por objetivo atender o questionamento, como é realizado o cálculo do tempo de travessia na cidade de São Paulo Daí a Câmara temática trouxe o argumento, a dificuldade do pedestre na realização da travessia, principalmente das mobilidades reduzidas e questionam o pouco tempo que é destinado à travessia e a priorização do veículo nessa travessia. Como metodologia, a gente optou por uma pesquisa qualitativa. A CET tem 8 d DCS - Departamento de Controle Semafórico. Eles estão localizados nas 8 Jets que são as gerências de engenharia de tráfego, então elas são

localizadas cada uma em uma jet e nós conseguimos entrevistar 6 desses responsáveis por DCS então a gente entrevistou 6 desses representantes para saber como era, como a CET fazia esse cálculo, em cada uma das travessias, levando em conta a especificidade de cada uma dessas faixas, tá O roteiro que a gente fez de questionamento para eles, a gente levou em conta uma bibliografia que foi indicada pela Câmara temática que indicou a Meli para fazer essa contraparte com a gente, e também a todos os slides e a própria indicação, A própria palestra do Cucci a gente também entrevistou o Cucci, entrevistamos a Meli, para saber qual era a opinião dele sobre esse tempo. Então, a partir dessas duas falas, a gente elaborou o roteiro. A gente também leu, a gente leu o manual, leu uma bibliografia ampla indicada pela Meli também. Então, o que a gente tinha anteriormente parede, em 2014, teve uma mudança no manual semafórico do Contran. Então, é sobre essa mudança que a gente vai falar agora. Antes de 2014, o tempo do verde, ele tinha a duração necessária para realizar a travessia de calçada a calçada. Então o conceito que a gente tinha do verde anteriormente era assim, o verde ele iniciava, a gente fazia a travessia inteira, daí dava 2 segundos de vermelho piscante e depois mais uns 2 segundos de vermelho geral, que era quando tanto carro, que é um vermelho de segurança, Que eles chamam de um vermelho de segurança aqui, tantos carros quanto os veículos ficavam parados e no novo modo, o verde indica somente que o pedestre pode iniciar a travessia e esse verde ele tem um tempo mínimo de 1 segundo de reação, mais 4 segundos para ele iniciar essa travessia, podendo chegar até 8 segundos, mas aí no decorrer da apresentação eu falo sobre isso. Esse aqui é o cálculo, a fórmula que todos os DCS da CET utilizam para calcular o tempo da travessia do pedestre e é uma como é do manual brasileiro de sinalização do Contran, é nacional e todos os municípios dele deveriam realizar desse modo, e a CET segue exatamente essa fórmula. Então assim a gente tem o tempo total de travessia. Este daqui é o tempo de percepção e reação do pedestre. Então aqui a gente pode nesse momento a gente tem um segundo da reação e pode variar de 4 a 8 segundos esse verde, dependendo do local, dependendo do público, dependendo do fluxo de pedestre, do fluxo de veículos, e daí esse valor leva em conta, todas essas características. O “L” é o espaço, então a gente tem a distância a ser atravessada, mais dividido pela velocidade do pedestre A velocidade do pedestre em metros por segundo. Normalmente, o manual ele trás uma velocidade média de 1,2 m por segundo. A Meli, ela nos passou um estudo dessa velocidade, do pedestre idoso e de como a população está envelhecendo rapidamente aqui no país e está tendo uma inversão da pirâmide etária, Que daqui a pouco a gente vai ter mais pessoas na fase idosa, do que com menos de 60 anos e da importância da gente diminuindo esse tempo até chegar em 0,8m por segundo que seria, nesse estudo, o ideal. Mas daí a gente vai comentando isso durante a apresentação. Aqui, eu que fiz uma tabelinha, uma sistematização para a gente entender, aqui eu coloquei a largura da via para a gente entender a fórmula, Então aqui eu coloquei, a hipótese da velocidade do pedestre, 1,2 m por segundo, 1 m por segundo, 0,8 m por segundo e 0,6 m por segundo. 1,2 m por segundo é indicada no manual, a largura da via aqui eu sempre mantive 10 m. Então se a gente tem aqui a largura da via dividido pela velocidade média do pedestre, vírgula 1,2. Então eu teria, eu daria 8,3 segundos para ele atravessar essa via, mais o tempo de verde, que seria de 4 a 8 segundos e mais um segundo de tempo de reação. Eu estou falando aqui só do tempo do vermelho piscante, tá Conforme vai diminuindo a velocidade média do pedestre, logicamente vai aumentando o tempo. Se a gente dá uma velocidade, por exemplo, 0,8, o tempo de vermelho, piscante, tem que ser 12,5 segundos. Em várias vias, dependendo do local. próximo ao hospital, a escola e o fluxo muito grande de veículos, normalmente, eles acabam utilizando esse 0,8. Aqui, eu vou apresentar os apontamentos que são o que os entrevistados nos trouxeram. Então, eles trazem o conceito principal de que verde é somente para iniciar a travessia. Que é bem diferente do que era antes, Antes o verde, você concluiria a travessia inteira e agora não. Agora, é importante ter esse conhecimento de que verde é somente para iniciar a travessia e o vermelho piscante dura o suficiente para o pedestre que já iniciou a travessia, consiga terminá-la. O cálculo utilizado faz referência ao manual de 1 a 1,2 m por segundo, a velocidade. O tempo do pedestre é sempre proporcional à distância que ele tem que percorrer. E é determinado de acordo com a demanda da via, em função do

fluxo de veículos e volume de pedestres. Eu já havia falado, E a gente questionou como era feita a identificação das áreas, que necessitavam de maior tempo de travessia. Eles falam que tem dois modos que eles podem identificar essa necessidade. A primeira é quando um munícipe que tá vendo que o tempo de uma faixa de pedestre é muito curto e ele atravessa ali, corriqueiramente, cotidianamente, e ele percebe que não dá esse tempo não é suficiente para ele. Então o que ele faz Ele entra em contato com a CET através dos canais 156, fale conosco, no site da CET ou na prefeitura e essas solicitações eles são encaminhadas ao departamento de atendimento ao munícipe aqui da CET, que é onde se gera um CS, que é um controle de solicitação. Esse controle, ou seja, se eu ligar hoje para 156 e falar que a faixa de pedestre aqui na frente da minha casa, ela tem um tempo, o tempo de travessia está muito curto e eu não consigo nem eu e nem várias pessoas aqui da comunidade consegue fazer essa travessia, toda solicitação, obrigatoriamente vai para o departamento de munícipe. É criado esse controle de solicitação, esse CS e ele é encaminhado para o departamento de controle semafórico que cuida aqui da minha rua, da minha região. O representante. o supervisor do departamento, a hora que ele recebe esse CS obrigatoriamente, ele necessita responder, ele tem que responder, ele tem um prazo para responder oficialmente isso, então eles precisam vir até aqui na frente da minha casa, olhar a faixa que eu estou falando, vê o público que está atravessando, se não for mudar o tempo, se não for, for aumentar o tempo, ele precisa me dar uma justificativa. Mas isso precisa ser respondido oficialmente. E o segundo modo é através da percepção dos agentes, durante uma vistoria, pode ser que durante uma vistoria eles percebam que é ali perto, tem lima instituição de pessoas com deficiência visual e que está muito curto para que elas consigam realizar essa travessia ou peçam auxílio. Então eles podem, eles também, nesse caso, eles mesmo já fazem um relatório para conseguir fazer o ajuste nessa sinalização e também eles têm metas, eles têm revisões periódicas nos principais corredores, que é onde eles fazem também essa avaliação dos tempos. E quando eles precisam mudar essa velocidade para baixo de 1 m para por segundo, eles precisam obrigatoriamente de uma justificativa para isso. Tá Então, a partir do conhecimento de que pode haver uma necessidade de maior tempo de travessia em determinado semáforo, é realizada uma avaliação do tempo destinado a travessia. Daí, durante alguns períodos eles realizam observações nos períodos de maior movimento e eles fazem contagens, eles fazem também, eu não coloquei aqui, mas eles fazem algumas simulações também. Eles pedem para algumas pessoas com mobilidade reduzida ou fazer com um passo mais lento. Eles fazem algumas simulações para ver se o tempo que está ali naquela região está sendo compatível. Cada local tem sua especificidade, esses locais que justificam o aumento do tempo do verde para 8 segundos, então eles podem também fazer essa mudança. Além do tempo do verde, que é 4 segundos, eles podem aumentar até 8 segundos e podem aumentar ainda o tempo do vermelho piscante a partir da variável da velocidade, que é diminuir a velocidade média do pedestre, daí tem um aumento no tempo do vermelho piscante. Quando a variável da velocidade precisa ser alterada, é necessário que haja uma justificativa. Nesse caso, são apresentadas solicitações, as vistorias, as observações, as contagens e uma avaliação final. Mas eles, qualquer alteração abaixo de 1 m sempre é justificada. Os principais resultados, então todos os técnicos, isso daí foi uma coisa, todos os técnicos, todos foram unânimes em dizer que a sinalização atual é mais segura para o pedestre quando comparada a sinalização anterior. Eles alegam que na sinalização anterior eu chegava, estava verde, eu ia atravessar, só que a hora que eu começava a atravessar já ficava vermelho ou eu precisava voltar ou eu tinha que sair correndo. Eu não consegui, ao técnicos não me falaram que tem estatísticas disso, dessa relação de atropelamento antes dessa nova sinalização comparada com a anterior, eu me comprometa a ir atrás disso. Aliás, já pedi, tá Já solicitei para o João que trabalha agora para gente aqui na pesquisa ele já está indo atrás desses dados para gente apresentar para vocês. A mudança que teve porque todos falaram que é estatisticamente já comprovado isso, pelo número de acidentes. Conforme apresentado pelas falas dos DCS o tempo de travessia calculado de acordo com o manual semafórico, ou seja, todos eles seguem o manual. Em geral, estabelece como tempo mínimo a velocidade do pedestre de 1,2. Geralmente, essa alteração é

feita no tempo de verde, posto que o cálculo do vermelho piscante segue sempre as especificações do manual de sinalização. Então, primeiro eles mexem no tempo de verde, E daí, depois se ainda for preciso aumentar o tempo da travessia, daí eles mexem no tempo do vermelho piscante. Todas as solicitações são analisadas de acordo com a realidade dos locais. A equipe de técnico vai a campo para verificar a real situação. E aqui a gente listou, porque eles trazem muito isso, que eles julgam que a sinalização atual ela é a melhor para o para o trânsito da cidade de São Paulo, Daí eles falam até, inclusive, que se o trânsito estiver muito lento, ocorrem, quando os veículos param, ficam muito tempo parado, os pedestres começam a atravessar no meio dos veículos. Não levam em conta as motos e aumenta também o número de atropelamentos aumenta consideravelmente, Eles falam que além desses semáforos não é aceita e tem várias ações destinadas aos pedestres. A maioria que eu listei aqui são da gerência de segurança de trânsito, os projetos deles e a área 40, onde o máximo da velocidade é 40, as rotas escolares seguras, essas rotas escolares são um projeto muito bom da CET. A gente já fez várias pesquisas, o dia que vocês quiserem que a gente apresente, eu posso chamar Thelma. A gente apresenta até conjuntamente, porque a gente faz uma pesquisa para a gente identificar as áreas de maior risco e eles fazem as mudanças necessárias. Tem as rotas acessíveis, ruas completas, as ruas completas é um projeto que eles fazem nos entornos dos terminais de ônibus para levantar quais os acessos a esses terminais, como que estão esses acessos, alargamento de calçadas e implantação de dispositivos de moderação de tráfego, áreas calmas, alargamento, e avanço de calçadas nos cruzamentos, implantação de travessias elevadas. A gente está fazendo uma pesquisa agora também sobre essa implantação das travessias elevadas, para ver se os veículos estão respeitando mais a travessia dos pedestres nesse tipo de faixa e o aumento no número de travessia de pedestres, que isso daqui é seu número de faixas, mesmo nas ruas, mas sem semáforos, Porque os semáforos eles tendem a parar o trânsito. Então a intenção é que tenham diversas travessias, mas que o condutor, ele respeite a travessia do pedestre e que quando tiver pedestre, ele para, então, assim o semáforo não precisa ficar ligando e parando todo o trânsito, como sempre ocorre, Porque quando um semáforo para daí até o tempo de o veículo parar, de desaceleração, acaba gerando um maior congestionamento e tendo uma faixa de pedestres, semáforo e o condutor respeitando melhora também o trânsito, a condição do trânsito, além de melhorar a segurança do pedestre, Então, a gente aqui pode ver que uma educação de trânsito é importante também. Bem, hoje, foi essa parte que eu queria mostrar para vocês, então vocês quiserem fazer algum questionamento que tiver dentro da minha disponibilidade. Estejam à vontade.

Dawton Roberto Batista Gaia – Meli pode falar.

Maria Ermelina Brosch Malatesta - Bom, eu, primeiramente, eu quero parabenizar a Rose pela pesquisa, pelo trabalho que ela fez, um trabalho extremamente sério e que merece até ser divulgado para fora da CET porque a CET como ela é uma referência Brasileira, eu acho que ele merece ser divulgado para fora da CET, porque a norma é Brasileira. Esta é então uma sugestão que eu faço, tem um Congresso da NTP aí que vai ser em outubro, De 24 a 26 de outubro, se for possível ela inscrever. Agora, eu vou fazer as minhas considerações Dawton, antes de qualquer coisa, eu tenho muitas observações para fazer, então eu vou pedir que você tenha bastante paciência. Eu não estou sendo egoísta para tirar o tempo dos outros, das outras pessoas, mas é que é um estudo é um assunto que eu estudo profundamente, tá Então vamos lá as conclusões. A Rose primeiro apresentou o trabalho que ela fez, reapresentou a pesquisa. Então a gente percebe que a opinião das pessoas somente, de todos que ela entrevistou, somente 12,3% afirmam categoricamente que entende o resto, aquelas diversas porcentagens, Que daria, se a gente fizer a grosso modo, 88%. Ele sempre tem aí um senão, então, eu acho que se esse número fala por si, segundo, faixa etária. Então o primeiro entendimento, A gente percebe que o menor entendimento está na nas faixas etárias mais vulneráveis, haja vista a listagem aí, o próprio relatório da CET de acidentes que a gente vê as faixas etárias preliminares e as pessoas aí mais velhas que são as maiores vítimas de trânsito. E da mesma

forma, em consequência, a atitude. O próprio manual fala, o código fala que a travessia não é para ser corrida, Porque quando a pessoa corre, ela tem maior chance de cair ou de tomar uma atitude errada e justamente, pela pesquisa da Rose, não é a gente que está inventando, em todas as faixas etárias, são índices superiores a 50% que as pessoas correm, menos a faixa...é um resultado extremamente preocupante, menos a faixa etária acima dos 60 anos, não corre porque não consegue, tá Então também vamos relacionar esse resultado, está certo Ao número, a subida da curva de atropelamentos para as pessoas maiores de 60 anos. Agora vamos lá ao cálculo de travessia. A regra é o tempo, o tempo de travessia é o tempo de percepção e reação, esse tempo de percepção e reação, esses 4 segundos, eu gostaria de saber de onde eles foram tirados ou é o número mágico Eu li atentamente o manual, tá certo Inclusive tem até um dos anexos do manual, não sei se o anexo 1 ou anexo o 2 do manual de semafórica que fala que pode ser acrescidos de 1 a 2 segundos também, um Magic number, não sei, eu gostaria que, assim como manual ele é preciso, ele apresenta cálculos precisos onde é representada a aleatoriedade dos movimentos veiculares, , que é um cálculo preciso, que dá o tempo de verde, o tempo de reação do motorista, do condutor, quando ele está no interior de veículo, tudo isso é fornecido por equações e cálculos precisos, o do pedestre é um número mágico que eu não sei da onde foi tirado, seria muito bom que a CET levasse esse questionamento para o Contran para saber da onde apareceu esse número mágico e a velocidade do pedestre que aparece no manual não é de 1 a 1,2 m seguros, não é, ela é de 1,2 m por segundo somente, sendo que também a gente, essa velocidade foi tirada direto do HCM é um manual norte-americano. A gente tem que ter, Eu acho que o contran é responsável por fazer, eu estou passando isso numa reunião da CET aqui, a CET faz parte, la representa também contran. Tem várias pessoas da CET que ajudaram a elaborar o manual, então é um diálogo direto, é uma questão importante, qual é a velocidade média do pedestre brasileiro e levar em conta a diversidade etimológica do nosso país. Porque o brasileiro do sudeste e do sul, somente do sul, ele é totalmente diferente, antropomorficamente, falando do que o pedestre que mora no norte ou no nordeste, altura, tamanho da passada, o clima, uma série de coisas interferem. Então, para ser um trabalho aqui no manual fala um a 1,2m aí aparece no anexo também acho que no 1 ou 2 das situações especiais 1,2 m por segundo, não menos do que isso, sendo que a gente tem agora uma gama, uma variedade de velocidades, vários trabalhos acadêmicos como a própria Rose mencionou que eu passei para ela que mostram que a velocidade do idoso, ela acaba comprometendo esse número, porque a gente tem cada vez mais a presença do idoso, não só na frente do centro de referência do idoso, dos hospitais, mas em toda a cidade. Então isso também tem que ser levado em conta. A outra coisa também, o atendimento às solicitações das pessoas quando vão para a área semafórica vai rever a programação, isso demonstra um posicionamento reativo e não proativo. Então as pessoas precisam reclamar para o técnico ir lá e ver se precisa realmente melhorar ou não, esse tempo semafórico. Eu acho que seria, até a CET, tem uma preocupação tão grande, nos programas de segurança, ser uma posição proativa, própria área ou próprio pessoal de operação, usuário, enfim. Eu tenho certeza que a CET tem capacidade para fazer isso, transformar essa ação numa ação proativa, e não reativa, E a percepção do agente, a percepção do agente, eu sei, tenho certeza, eu trabalhei muitos anos na CET, eu sei da capacidade dos agentes, dos gestores da CET, só que às vezes, esses gestores, eles sofrem impressões externas, para o trânsito fluir, tá certo Porque é a cultura errônea no nosso país, ainda que o trânsito flua em detrimento do número de pessoas que morrem nele, tá certo Então depende da percepção. Então isso fica muito subjetivo, a gente quando pega um manual de semafórica, a gente é uma coisa que contrasta porque é um manual extremamente objetivo e que tem muito cálculo. Tem que haver, eu tenho certeza que tem gente na CET que é capaz de fazer uma fórmula que represente a aleatoriedade e a diversidade dessas ações e reações dessas situações, sem que dependa tanto do elemento humano. O elemento humano ele é passível de erro, não estou querendo dizer isso, que a CET é incompetente. Só uma coisa normal. E assim, por exemplo, a avaliação de alguns dias, Isso também está muito gerico. Quantos dias Precisa haver uma forma, uma posição metodológica de quantos dias de observação, nos horários, para orientar o próprio

gestor. Acho que isso aí vai ajudar. Às vezes tem gestores mais experientes, gestores menos experientes, gestores mais sensíveis, gestores menos sensíveis precisa ter uma orientação objetiva. Então, a gente falou de, por exemplo, que os gestores acham que essa nova forma de temporizar o semáforo é mais segura. Nós temos o parágrafo único do artigo 70, que diz que os condutores dos veículos, quando o semáforo abre, eles tem que aguardar os pedestres retardatários concluírem a travessia, então. Se aumenta o número de pessoas que as pessoas que morreram de atropelamento antes eram maiores, é porque os condutores não eram autuados por desobedecer ao que está previsto no código ou se faz essa nova forma de programação semaforica ou se muda o código, porque uma tá indo e está batendo com a outra, tá certo Uma está contradizendo a outra. E outra coisa, agora para a conclusão final, eu tenho coisas que eu vou deixar para lá, tá certo Porque você vai me interromper de novo Só com a conclusão final, os programas de segurança da CET são excelentes, são muito bons, mas eles são pontuais. Quem faz é uma equipe que se mata pra fazer, eu conheço, acompanha o trabalho dessa equipe, agora há ações que saem a custo zero, praticamente para CET que iam ter uma abrangência muito mais. A primeira, reduzir as velocidades, tá 60 km por hora, 50 km por hora são altas, basta você conferir aquele gráfico de probabilidade da pessoa morrer em um atropelamento de acordo com a velocidade que você vai dizer que a velocidade máxima em áreas extremamente urbanizadas tem que ser 30 km por hora. Segundo, fazer um trabalho, sem esperar um pedido da população para que os programadores vejam tempo de espera dos pedestres. Não só o tempo de travessia. Quantos segundos os pedaços estão esperando. Três, levar em conta a demanda quando se faz essa norma, O tempo de reação e o tempo de largura da travessia se considera que há somente um pelotão de frente, ocupando os 4 m da largura da faixa de pedestre, são locais extremamente cheios, as travessias são grandes, onde você também tem que entrar, o próprio grupo que discute o manual é ver como vai colocar essa demanda Só um local da cidade que eu conheço, que leva em conta a demanda que é a travessia do viaduto do chá, só, porque o resto nenhuma leva. E redesenho urbano, redesenhar, fazer um redesenho urbano que reduza a velocidade, mas reduzir velocidade, diminuir o tempo de espera, já vão ser ações que vão sair a custo zero para CET e que eu tenho certeza que vão reduzir extremamente o número de pedestres mortos ou machucados ou incapacitados nos atropelamentos, era isso. Obrigada pela sua paciência, Dawton.

Dawton Roberto Batista Gaia – Sandra?

Sandra Ramalhoso - Bom, é, eu teria um aspecto aqui. Eu queria parabenizar a Rose, participei junto com ela também da pesquisa, foi um trabalho assim árduo. Acho que a gente tem que respeitar o trabalho. Eu só queria também colocar uma outra variável, porque é claro que vocês fizeram essa pesquisa em alguns lugares específicos, não é Mas eu acho que nós temos que pensar no estado da travessia, o estado das faixas, porque é isso varia de um lugar para o outro. Isso altera a velocidade, porque quando você tem muitas ondulações na travessia, a pessoa vai, com certeza, ela não precisa estar numa cadeira de roda, ela pode estar andando, mas ela vai andar muito mais devagar para evitar cair nesses lugares. Eu já tinha feito as mesmas anotações que a Meli, tinha feito, É a grande maioria das pessoas não me entendem, É só 10% acha bom essa sinalização para uma população que vocês pesquisaram, só 10%, só se sente seguro de 18 a 40 anos, 40% das pessoas. Uma outra coisa que eu queria questionar além disso e falar do estado da via é a proporcionalidade, Porque a gente tem vocês falaram que é ouviram 600 e poucas pessoas. Que proporcionalidade teve das faixas etárias. Eu não sei se você deve ter falado isso logo no começo, mas eu estava no banheiro, desculpa. Então, eu acho que eu perdi esse momento. Mas assim, a proporcionalidade tinha a mesma quantidade de todas as faixas etárias. Nessas 600 pessoas mais ou menos. É isso que eu queria falar, parabenizar aqui novamente a Rose e parabenizar também toda fala da Meli, que conhece de aspecto técnico melhor do que eu. E só isso, tá Obrigada. Você está sem microfone, Dawton.

Dawton Roberto Batista Gaia – Sergio?

Sergio Amaral - Obrigado aí pela oportunidade de responder. Como eu já falei algumas vezes, diferente da Meli e de muitos outros, eu não sou um decano de CET, então eu tenho uma visão às vezes muito mais de uma pessoa de fora do que uma pessoa que está aqui há muito tempo, entende todas as engrenagens. E na última reunião, na última Câmara que eu participei, o João fez uma observação em relação às campanhas de educação, nessa mudança do vermelho picante, então só para corrigir Sandra é 12%, na pesquisa não fala que 12% acha melhor esta nova sinalização. Eles entendem essa sinalização que igualmente não é bom, tá Que fique claro, igualmente não é bom, então, corroborando o que foi dito pelo nosso companheiro lá, o Cucci, quando a gente sai de um, a gente é ensinado desde pequeno entender que vermelho é pare e verde é ande. Então é uma sinalização que não dá para negar que não é muito intuitiva. É difícil entender que um vermelho piscante é para você andar. Então realmente falta muita campanha de educação. Quando a gente conversou, eu não sei se tem alguém da área técnica que participou da reunião com a gente que a gente foi eu, a Lilian, a Ana, que tá também na sala. Nós fomos entender essa sinalização, fomos entender a pesquisa junto com a equipe técnica e nos foi dito e provado ali por estatísticas, e aí eu vou ter que falar o que os técnicos nos falam, a Meli sabe porque trabalhou na CET muitos anos, muito mais do que eu tenho que nada na CET é feito por achismo de uma gerência, achismo de um técnico. As coisas são extremamente estudadas e extremamente avaliadas. Estatísticas mostram que o vermelho piscante é melhor que o verde. Isso é estatisticamente, tecnicamente falando, eu não estou falando de percepções, a minha percepção, senso comum, é que verde é mais fácil. Só que me foram mostrados ali, várias evidências que o verde faz o motorista disparar mais rápido na hora que muda do verde com vermelho, ele pega o pedestre atravessando a via. Então, o que eu concordo que está faltando são campanhas de educação de trânsito. Então, ali, isso é a minha área, isso eu posso falar. Nós tivemos agora uma mudança dentro da Secretaria de comunicação da prefeitura e a gente vem conversando porque, por incrível que pareça, eu estou falando nisso, desde as minhas primeiras Câmaras Temáticas. Eu ainda não tenho uma agência de publicidade para fazer, mas eu estou conversando com a Secretaria para que a gente faça uma campanha, porque uma mudança de comportamento, da população entender que o vermelho piscante é siga tranquilamente a sua travessia. Ela não é uma mudança de comportamento fácil de ser assimilada. Nós íamos fazer agora, eu já tinha falado na última Câmara Temática algumas ações. A Meli falou de ações ali que podem ser feitas a custo zero. A gente tem ações que a gente pode fazer com mímicos e já estamos até prontos para fazer. Ações com mímicos, ações de postagem em redes sociais, mas aí a gente acredita, aí tem 2 momentos. Primeiro que a gente precisa de uma campanha maior, mais poderosa, do mesmo nível, como foi feito para adesão ao cinto de segurança. Porque a gente tá falando de uma mudança comportamental, uma mudança até contra intuitiva. Então, se você vai fazer uma, a gente vai dizer que o vermelho piscante é para seguir a caminhada tranquilamente para aquele que já está no meio da travessia. Tá, então é isso que a gente vai fazer. Porque que a gente não vai, eu estou levantando aí, dando um spoiler, neste momento, estão sendo feitos alguns estudos no sentido de melhorar a percepção da população sobre o vermelho picante. Então, são mudanças significativas. Já não posso dizer aqui exatamente o que é porque tá começando o estudo agora, um estudo para acontecer muito rapidamente no sentido de melhorar o entendimento desta sinalização. Então isso não é mudança de comunicação, é mudança na sinalização. Isso está sendo feito um estudo que começou a semana passada e a gente só tá vendo como é que qual é a velocidade disso pra vir com a campanha ou não E no paralelo eu estou conversando com a SECOM, prefeitura. Para que a SECOM junto conosco, faça essa campanha de entendimento, tá Então, no meu entender, eu tenho que acreditar que o que isso é uma questão técnica contra uma percepção da população. Eu entendo aqui a percepção. As pesquisas dizem 12% entendem o que é o vermelho picante, porque ele não é intuitivo, só que nem sempre o que é intuitivo é o melhor do ponto de vista técnico. Queria deixar isso registrado. A Meli fez várias considerações e anotei todas aqui atentamente, Meli. Tem algumas que

são técnicas que eu não vou conseguir te responder, ou prometo que eu vou levar e encaminho para você. A questão que você falou da não corrida, o vermelho piscante ele prevê isso. O vermelho piscante é justamente para pessoa que está no meio da travessia, termine sua travessia sem correr e a pessoa que não inicial não iniciou a travessia, ela não inicia. Falta educação, então é a sinalização em si, não é errada. Falta divulgá-la, as diferenças antropomórficas, eu não posso falar nada porque nós estamos aqui em São Paulo, falando de São Paulo, mas mesmo assim podem ter diferenças e nos foi explicado, para mim, para Lilian, para Ana, que estava presente, que aí tem uma questão aqui que você coloca aqui, eu vou emendar, atendimento a solicitações de forma é reativa ou proativa. A CET faz essas modificações de forma próativa, tá Então a Lilian fala de um dos canais ali de que a população que o munícipe tem para fazer solicitações. mas são feitas avaliações periódicas e os DCS fazem essas avaliações dos principais corredores e mudam de acordo com o que está sendo, do que está acontecendo no momento, então essas coisas não acontecem só de forma reativa.

Respondendo a Meli. Ela fala da questão do trânsito fluir, do trânsito, dos carros fluírem. Olha, eu vou falar para você, Meli, você sabe disso melhor que eu e muitos de vocês sabem. São Paulo é muito complicado, então, existe aí, a CET tem aí a obrigação de fazer esse trânsito fluir entre todos os modais, entre todos, lógico que a cadeia de cuidados ela prevê sempre o cuidado ao mais fraco. Nesse caso, o mais fraco ao pedestre. Mas quando a gente fala de trânsito fluir, a gente tem que falar de um trânsito fluindo harmonicamente, tá Isso é observado, tá Não, não é feito uma coisa que tem que fluir ou fluir. Não significa fazer os carros fluírem em detrimento aos outros modais. Tá tudo o que nós recebemos como direcionamento é trânsito fluir com segurança. A questão da fórmula do elemento humano. Existe, sim, um elemento humano, até ele está ao encontro e ela está intimamente ligada a uma questão das avaliações que nós acabamos de comentar. As diretorias, aliás, gerências que fazem as avaliações nas diferentes avenidas e diferentes localidades se têm mais idosos, se tem pessoas com deficiência, elas fazem essas alterações de modo humana. Está sendo feito isso no futuro muito próximo a gente vai ter uma sinalização inteligente onde tudo isso vai ser melhorado. Mas hoje a atuação humana é muito importante. A questão dos gestores acham a fórmula mais segura, a questão dos gestores acham porque tem muito estudo que comprova isso. Não é um achismo de meia dúzia. A questão da redução de velocidade a gente já tem várias áreas calmas e nessas áreas calmas, além dos redutores de velocidade, a velocidade máxima é de 30 km. Então, já estão sendo implantadas na cidade várias áreas calmas, onde a velocidade é 30 km e todo o direcionamento, todas as mudanças são feitas em favor do pedestre. A questão redesenho urbano, acho que vai muito a encontro disso, já mudando para a Sandra, ela questiona a questão das ondulações ali das faixas. São Paulo está fazendo agora um programa de recapeamento enorme e eu acredito que isso também vai estar dentro desse programa de recapeamento e readequação de todo o piso trafegável. E o entendimento da sinalização, eu concordo plenamente com vocês, tá Então que fique como bota online Eu concordo que falta entendimento e a pesquisa mostra isso. Não dá pra negar. Então, dentro da nossa área, nós temos ações já programadas que eu acredito que melhor um pouco do que nada. Mas eu acho que essa mudança requer uma ação mais contundente e é nesse sentido que eu tenho conversando com o novo secretário de comunicação da prefeitura. Para que juntos, eu use a comunicação que ele já tem disponível as agências que ele tem disponível para que a gente faça uma campanha. O que nós tínhamos problema até pouco tempo atrás é que toda a verba da prefeitura, toda a comunicação da prefeitura dele, tinha que ser utilizada para covid. Isso mudou, acabou a covid acaba com uma questão de pandemia e tal, então já pode fazer outros tipos de comunicação e a gente tem conversado muito nesse sentido. Então aí duas coisas que eu gostaria de deixar. A pesquisa mostra que falta entendimento. Nós concordamos, e a melhor maneira de você trabalhar essa questão do entendimento é a gente educar é com um comportamento que nós gostaríamos. Acho mudar do verde para o vermelho piscante é contra intuitivo, mas tecnicamente, por estatísticas, os nossos engenheiros e técnicos nos dizem nos mostram que é mais seguro. Então essa é a minha resposta, vocês fiquem super à vontade para perguntar.

Lilian Rose – Só salientar para a Sandra que quando a gente fez a pesquisa do vermelho piscante, a gente tentou ter o cuidado que eles falaram que era onde passava bastante pessoas. É com pessoas vulneráveis mesmo. Então a gente pegou a essa, foi a nossa amostra. Foram 719 pessoas entrevistadas e, dentre elas, 291 estavam dentro da faixa dos vulneráveis, Então da faixa de 12 a 17 anos, nós tivemos 66 pessoas, 3 delas eram um PCD, acima de 60 anos nós tivemos 144 pessoas, mas 28 pessoas que estavam acima de 60 e também tinham alguma deficiência. Só pessoas com deficiência nós entrevistamos 50, isso fora das amostras em cima para não estar somado duas vezes, eu tive o cuidado de separar. Então a gente teve um total, um percentual de 36,2% da nossa amostra foi de pessoas vulneráveis, então atendeu, completamente, eles foram representados dentro da pesquisa. É isso que eu quero falar, tá Então, qualquer os outros valores eu posso passar depois, separadamente, porque aqui como eu peguei as faixas de idade com pessoa vulneráveis, eu preciso separar, mas eu posso mandar separado para a Sandra depois, tá ok Só isso. Então pessoal, deixa eu sair agora aqui da apresentação. Pronto.

Dawton Roberto Batista Gaia - Conversando com o Mauro, eu decidi que a gente vai fazer uma pauta única hoje, que esse assunto realmente é muito importante e aí nós fazemos a próxima reunião com a com a pauta não apresentada hoje. Sr. Elio?

Elio Camargo - Bom dia, pessoal. Lilian, parabéns pelo trabalho. Eu acho que foi custoso ouvir 700 pessoas, o que elas entendem, etc. Acho que é um trabalho, monumental. Entretanto, o que nós vimos aí de resultado é que uma minoria entende o que que é a sinalização que os técnicos inventaram, porque nós, desde o século passado, nós temos aprendido que o verde é que representa e não adianta agora nós ficarmos querendo mudar a intuição, o entendimento das pessoas. Não é campanha nenhuma que vai mudar isso porque são cerca de 10 milhões que não entende isso, Então é mais fácil mudar do que querer mudar as pessoas, não é Além disso, o que eu queria abordar é a questão do artigo 38, único, ou seja, na conversão, a prioridade é sempre do pedestre e do ciclista, não é Esse é outro entendimento que é falho em São Paulo. Nós vimos isso no dia 28 passado, a morte do ciclista na Marquês de São Vicente e isso não foi observado e não é observado na cidade. Ele é desconhecido, não é praticado na cidade. Por que que não é praticado, não é observado, porque a CET não observa isso. Ou seja, o semáforo de 3 fases. O motorista sempre vai encontrar a conversão livre para ele, Estão acostumados a não observar isso nos principais cruzamentos. Então não adianta a gente fazer campanha quando a prática é outra, não é A CET, já fez 2 missões técnicas a Nova Iorque. Por que considera lá as melhores práticas Ou seja, uma em 2012 e outra em 2022, talvez da próxima vai ser em 32. O que acontece Não se muda o sistema semaforico. Então eu acho que a modernização prevista dos semáforos deveria copiar Nova Iorque. E aí nós iríamos ter o artigo 38, único na conversão observada pelos motoristas, se não, não adianta a campanha era isso, obrigado.

Dawton Roberto Batista Gaia - Mauro, eu acho que é você para encerrar ou se a Meli quiser voltar a falar, Meli fique bem à vontade.

Mauro Calliari - Oi gente, bom dia. Acho que essa pesquisa eu queria só lembrar que a gente está falando desse assunto, faz já acho que vai fazer quase um ano, Ele, desde que a gente fez a primeira e eu acho que é o tempo necessário, o tempo justo para a gente poder chegar numa conclusão, eu acho que a pesquisa que a Lilian conduziu brilhantemente ela chegou numa conclusão, Essa é aquela pesquisa que sai com um resultado e eu acho que o resultado é contundente. Eu acho que essa reunião de hoje, Dawton, eu acho que ela é um momento importante para a gente fazer uma correção e até uma alteração do rumo, Anotei 3 coisas aqui que acho que são as grandes coisas que estou tentando resumir o máximo os comentários em relação às conclusões, Primeiro é assim em relação à conclusão. Pedestre está com medo de atravessar. O número é muito alto, não é

Nós vimos aqui 50% se sentem seguros, 34% não sabe nem o que tá acontecendo. Então assim, temos um problema. Acho que a primeira conclusão e é grave, É como encaminhar isso aqui. Primeiro a Meli falou e eu acho que nós estamos falando aqui de uma de uma revisão importante. Quando a Lillian entrevista, 6 dos 8 DCS que eu aprendi agora que existem, ela. Ela fez uma coisa que eu até achei interessante, porque pra você, pra poder saber qual é a regra, eu imagino que você deveria falar com uma pessoa só que sabe qual é a regra. Ao falar com todos ou quase todos, ela viu como é que a prática e na prática nós temos um problema, tem um pouco de interpretação aí que está assim, não E aqui tem um problema de estar faltando velocidade para os carros, então nós precisamos diminuir o tempo do pedestre. Tem alguém lá que tomou alguma decisão Claro que todos os critérios, como bem lembrou o Sérgio, , eu acho que tem uma proposta de encaminhamento que eu queria deixar registrado, Dawton. E acho que a gente precisa, agora tem 3 coisas que eu gostaria que a gente voltasse a falar primeiro rever a velocidade média do pedestre brasileiro, como a Meli aqui acabou de falar 1 m por segundo, já não é mais o padrão brasileiro, Estamos falando aí de 1,2. Então assim, vamos rever isso como base à tem um lugar que não tem ninguém, que só tem corredor de maratona. Beleza, a gente desce, a gente aumenta a velocidade, perdão 1 não 1.2, É 1 m por segundo e não 1,2 que parece que é uma velocidade mais rápida do que a nossa média, E depois a gente corrige para diminuir a velocidade do pedestre média, Do que em vez de ficar imaginando que todo mundo sai correndo, esse é o primeiro. A segunda é a coisa da comunicação, o Sérgio, quando a gente está falando com pedestres, a gente fala assim, “você não sabe o que é esse negócio piscando, eu vou te contar,” eu não iria para essa linha mais lúdica, de comunicação, eu iria para uma linha mais Hard. E aí eu queria lembrar uma coisa, não é só a comunicação para o pedestre. Na hora que você tenha um motoqueiro que começa a ver o negócio piscando, é como antigamente era. A gente já viu isso aí 1000 vezes no trânsito. Quando o cara olha para o outro, se tá vendo que o sinal do outro lado está amarelo, ele já começa acelerar, aqui é a mesma coisa. Então a comunicação não é assim. Atenção, agora você tem tranquilidade para atravessar a comunicação é: “motorista, fique parado até aparecer um verde na sua frente. Não fica olhando para o sinal do pedestre”. Eu acho que isso é uma coisa completamente diferente. É uma mudança de paradigma. Nós temos problemas de atropelamento, E aí, cai no terceira apontamento que eu gostaria de colocar, 1, calcular nova velocidade de pedestre, 2, mudar a comunicação para motoristas e aí, aproveitando que o secretário Ricardo Teixeira saiu, mais um secretário que sai, E na última reunião ele falou, nós não queremos nos ver como uma cidade que está fazendo indústria das multas, a gente tem que rever esse conceito. Ou a CET fiscaliza os sinais ou a gente vai ver o que nós estamos vendo Aumento de mortes de pedestres, de motoristas, de passageiros de todo mundo, atropeladas por ônibus, por moto, agora tem todos os tipos de colisão, Então, o que eu gostaria de colocar é fiscalização ou a CET tem um plano para colocar radar e fiscalizar de verdade que não existe fiscalização de motoqueiro, que passa no sinal vermelho, não existe fiscalização de carro que atravessam no sinal vermelho. Secretário falou aqui, os nossos radares pegam velocidade, eles não estão pegando, eles não pegam e não estamos comprando radares que fiscalizem. A CET, não está colocando ninguém para fazer isso, nós estamos vivendo uma situação de barbárie. Então, gostaria de reforçar essa proposta que a gente acompanhasse nessa Câmara Temática, nos CMTT, vamos aproveitar que tem um novo, tem um novo secretário Oba, vamos ensinar para ele, como é que é, se é que ele já não sabe, porque cada vez que vê um secretário. Todo mundo para de fazer o que está fazendo para poder, Tentar correr atrás e mostrar o que é importante. Fiscalização, tudo o que nós estamos falando não faz sentido. A gente pode colocar meio metro por hora para um pedestre atravessar, se não tem uma fiscalização, então para terminar: 1, rever a velocidade média no padrão da CET do pedestre para poder aumentar o tempo de travessia. 2 fazer uma campanha de comunicação que envolva e aí, por favor, não fale, mímico acaba falando com o sujeito que está na rua, que é o pedestre quando o motorista está passando e 3, um plano de comprar radar e um plano da CET falar, eu não tenho mais medo de ser vista como uma cidade que multa motoristas. Eu tenho medo de ser visto numa cidade que está matando mil pessoas por ano no trânsito. Eram essas minhas propostas.

Eu gostaria que a gente encaminhasse esses 3 assuntos.

Dawton Roberto Batista Gaia - Bom, com certeza vamos fazer esse encaminhamento, através da nossa Câmara temática de mobilidade a pé para a CET, E vamos cobrar, inclusive posicionamento com relação a isso. Ficou claro que a pesquisa ficou espetacular realmente o trabalho é muito bom, ele demonstra uma realidade. Amostra muito boa porque eu acho que quando você fala numa cidade numa cidade como São Paulo, que é muito grande, Tem 12 milhões de habitantes, 20mil metros de vias para serem monitoradas, Quando você fala de 9, 1 milhões de veículos circulando pela cidade de São Paulo, 6 mil semáforos. O volume de sem 30 milhões de viagem na nossa cidade, então é lógico que o pedestre com certeza é o elemento mais importante que nós temos na cidade de São Paulo. Meli, depois o Sergio,

Maria Ermelina Brosch Malatesta - É rapidinho isso mesmo, o pedestre, ele é o mais importante ou mais representativo Tá Porque de acordo com a pesquisa da MTP, 39% das viagens diárias realizadas nas cidades brasileiras são feitas exclusivamente a pé. Se a gente somar com as viagens ligadas a transporte coletivo, esse número vai para mais de 2/3. O que eu queria só acrescentar é que o pedestre ele perdeu assim, tecnicamente, ele perdeu, está certo que foram 2, 3 segundos do vermelho antigo, mas ele perdeu porque antigamente o semáforo era programado para aquele cálculo básico que está errado, que não considera a demanda, , que é a velocidade do pedestre dividido, aliás, a extensão dividida pela velocidade do pedestre. Depois dava mais 2 a 3 segundos que fosse que eram os momentos finais. Agora não. Agora o tempo de travessia só considera a extensão dividida pela velocidade de pedestre. Esse tempo é dividido entre os 4 segundo do suposto tempo de reação do pedestre, Que foi tirado não sabe da onde e o restante que é para o pedestre que começou a terminar. Quem chegou já era, não é mais para terminar com campanha ou sem campanha tá Então, realmente não levar em conta, o parágrafo único do artigo 70, que diz que os motoristas devem esperar, aguardar os pedestres retardatários, terminarem a travessia antes de prosseguir, mesmo que o semáforo esteja favorável a ele. Apareceu, Com essa nova norma, era isso que eu queria ressaltar mais uma vez. Mauro, é isso mesmo Vamos, eu acho que como a CET, a gente tem que exigir essas medidas gerais, que é custo zero para CET.

Sergio Amaral – Bom, só para finalizar, então é, eu concordo plenamente com o Mauro. Eu não sei se eu talvez tenha ficado uma dúvida, tanto concordo que disse que as ações. eu acho que esse desentendimento ou essa falta de entendimento merece uma ação contundente. É contundente no sentido de provocar o comportamento correto do pedestre contundente no sentido também essa o Mauro acrescentou que eu concordo plenamente do comportamento esperado também do motorista e do motociclista. Então, essa conversa que eu tenho estabelecido com a SECOM, visa exatamente isso, porque eu não tenho condições de fazer aqui. Então, mas eu concordo plenamente isso aí, eu que tenho que encaminhar, eu já disse, eu já estou responsável por isso. As outras ações que eu também acho super relevante, serão encaminhadas. Obrigado pela oportunidade.

Dawton Roberto Batista Gaia - Lilian.

Lilian Rose – Oi, então eu queria falar uma coisa que eu acho que é muito importante que o seu senhorÉlio ele falou só pra não deixar também ele sem nenhuma resposta. E assim a gente fez vários estudos sobre essa velocidade antes de apresentar. Eu sei que o Villa, o Cucci, eles foram uma época em Nova Iorque, E tem um fundo dessa pesquisa deles em Nova Iorque, no nosso manual do Contran, E eu estava pesquisando e eu cheguei, havia falado para o Sérgio, inclusive, que em Madrid é 1,2% também que o manual deles indicam, em Barcelona, 0,8 e até na Espanha também e Vitorino 0,6, na Espanha, também. E lá eles estão também numa guerra muito grande, porque a os pedestres de Madrid, eles querem a velocidade de Barcelona, que é 0,8 m por segundo, só que

dentro disso tudo, a gente pega a realidade de Nova Iorque, pega a realidade de Madrid e qual é a nossa realidade em São Paulo, o que eu digo é assim, a gente tem sim que conhecer a realidade deles. Quais foram as variáveis que o que eles utilizaram, qual é o trânsito deles E a gente traz e faz um comparativo com o nosso. Dá para comparar Ou não é comparável O que eu acho que a gente tem que pensar é isso. A gente tem que ter esse conhecimento, mas a gente tem sim que olhar para nossa realidade, o que eu vou pegar de Madrid O que eu vou pegar de Nova Iorque, é um semáforo branco, um semáforo amarelo O nosso verde realmente, ele está enraizado para a gente mudar isso é muito, muito difícil, então o que eu penso é assim, que todo mundo que for, que veio fazer uma política pública, tem que focar nisso. São Paulo, como é o trânsito de São Paulo e eu penso que houve, por exemplo, quando você fala que a gente ouviu 6 DCS, é, mas quem são esses 6 DCS São só 6 representantes que estão cuidando da sinalização da maior cidade do país, então isso é muito importante. A gente ouviu que eles tem que falar e a partir daí, traçar um plano. Eu penso que é isso que a gente tem que focar. A gente precisa conhecer sim o que os outros países estão fazendo, porque eles devem estar muito avançados em relação a isso. Mas a gente precisa focar o que serve disso tudo para gente. É isso que eu queria responder para o senhor Élio.

Dawton Roberto Batista Gaia - Bom. Aqui não tem mais ninguém escrito. Acho que queria dizer o seguinte, Primeiro, nós não podemos só esquecer que foi elaborado trabalho também anterior a esse, pela CET, trabalho já vem de anos. Aí que foi realizado, E o conceito ficava muito claro que, você colocou um verde pequenininho, esse verde significa apenas o tempo que você tem para decidir se vai sair para fazer a travessia ou não. A partir do momento que começar a piscar, você deve aguardar o próximo verde. Então esse era o conceito que foi aplicado e realmente eu não acho ruim esse conceito, não acho. O problema é que, de fato, faltou a compreensão, faltou explicar de tal forma e fazer com que as pessoas entendam esse conceito e não é fácil numa cidade como a nossa. Realmente não é fácil. Eu vi aí esses números de 0.8, 0.6 em outros países em Barcelona e aí na Espanha, realmente, foge da nossa compreensão, quando a gente colocou número como esse, mas de qualquer forma, tem uma nova pesquisa, tem um novo resultado, vamos colocar assim, Eu acho que ela pode ser, inclusive, expandida. Pode continuar para ampliar essa amostragem, se for o caso. O que a gente tem que deixar claro é que nós temos que investir mais em fiscalização, engenharia e boa parte do nosso investimento tem que estar na educação do trânsito. Ela tem que estar voltada a mudança do comportamento. Isso significa que tem que fazer um marketing muito bom com relação a ao comportamento dele no trânsito e do que nós estamos falando, do comportamento das pessoas. Nós estamos falando que é imprescindível e lembrar, não é que todas as pessoas quando saem de casa, que a família dele está esperando de volta, então ele, em um momento, ele é pedestre. Outro momento, ele é ciclista. Outro momento, ele é motorista. É necessário que a gente tenha que mudar esse olhar com toda a certeza, Nós não podemos focar somente na parte física, na geometria da via, no veículo, na moto ou na bicicleta, mas muito mais no comportamento das pessoas. Eu acho que muito mais do comportamento do pedestre e do ciclista, do motorista, Que infelizmente, este indivíduo vem perdendo a vida porque alguém desrespeita uma sinalização em algum lugar é porque esse é o fato. As pessoas desrespeitam essa sinalização. Ele passa no semáforo vermelho, ele estacionou em lugar proibido. A moto anda sobre a faixa do ciclista, o carro estaciona sobre o passeio, ou seja, tem um comportamento, que está sendo adquirido e está sendo cada vez mais forte nessa na cidade. Está muito claro, ninguém se comporta bem em país nenhum. Sem fiscalização, o resultado Isso é resultado. Uma falta de fiscalização e aqui não é uma crítica a ninguém, nós sabemos o tamanho dessa cidade e o que o tamanho da CET e a quantidade de agente de trânsito que a CET tem para tomar conta dessa cidade tão imensa. A gente sabe que uma assim que nós temos aqui 2000 agentes e a Cidade do México, que tem a mesma proporção que a nossa, tem mais ou menos o mesmo tamanho do nosso, eles tem 18mil só pra ter uma ideia, então é claro que falta investimento no sentido de colocar mais agentes na rua. Eu Acredito muito na questão da tecnologia, O Secretário colocou na última reunião lá que vai ser colocado em todos os semáforos, está previsto

colocar uma câmera, ou seja, na questão do semáforo, provavelmente vai resolver o problema do desrespeito ao semáforo, põe uma Câmera e não vai desrespeitar porque ele sabe que vai ser autuado, então, a tecnologia, com certeza ela vem ajudar muito nessa questão para não deixar lá o agente lá no cruzamento, fiscalizando e anotando as placas das pessoas que desrespeitam. Está muito claro que em algum momento nós somos pedestres, E o nosso comportamento, ele é muito brando quando somos pedestres. E às vezes quando estamos atrás de um volante, nós vamos nos transformando e provocados, Em alguns momentos nós vamos nos transformando, me lembra muito bem daquela do desenho do Pateta lá e é muito conhecido aquele desenho do Pateta, onde ele vai indo pra casa, de repente ele pega o carro se transforma num cara completamente alucinado no trânsito, então, eu não tenho dúvida nenhuma que todos os aspectos têm que ser melhorados na questão do comportamento, Eu acho que o comportamento exige aí uma campanha de marketing para mudar de fato, o comportamento do ciclista, do motorista, do ciclista e todas as pessoas que de alguma forma estão no trânsito, Isso é muito significativo. É necessário mexer na geometria da via que realmente a CET está com vários projetos aí que estão sendo implantados agora. Recentemente começou a obra da área calma, São Miguel. Não é mais área 40, Agora é uma área 30. Isso vem em direção do que a Meli falou que é necessário reduzir a velocidade das vias aí, e, por incrível que pareça. Houve uma grande resistência lá na região quando nós começamos a implantar esse projeto, porque eles falam que aquilo vai congestionar tudo, que a área vai ficar toda congestionada. Olha isso. Eu sempre que eu estou indo lá, semanalmente eu vou a São Miguel. Eu vejo como o comerciante falando que agora o comércio vai ser prejudicado, porque vai ficar mais lento que a proposta lá é alargar passeio, avanços de passeio em alguns cruzamentos, lombadas e travessias elevadas, então é um projeto completo e melhorias na questão semafórica. É um projeto completo da área calma São Miguel. Então, só para a gente para concluir, lá na área de São Miguel, embora tenha algumas reclamações com relação ao que foi implantado, porque as pessoas são assim, Você nunca vai conseguir alegrar a todos num projeto como esse, mas de uma coisa tenho certeza absoluta, o projeto que está sendo implantado em São Miguel, em termos de segurança, de acessibilidade, de velocidade, de via, de passeios mais largos e travessias menores porque tem avanços de passeio, isso realmente vai ser uma coisa muito boa para São Miguel. E tem muitos outros projetos que estão sendo colocados aí pela CET que estão sendo programados. Nós estamos aqui, é contratando já essas obras. Realmente é um motivo da gente melhorar essa questão da segurança na cidade de São Paulo. Acho que é isso. Eu não queria me estender mais. O senhor Élio quer falar.

Elio Camargo - É apenas para que você convide o novo secretário, o senhor Celso Barbosa a participar das nossas reuniões, Assim como o secretário anterior estava fazendo. Obrigado.

1:34:44 Dawton Roberto Batista Gaia - Perfeito, isso posso responder com tranquilidade, que eu já conversei com ele ontem, e vi a quantidade de projetos que nós colocamos lá na frente dele e foi até a sugestão da minha parte, ele não participar da reunião hoje, Para ele pelo menos chegar e verificar tudo que tá acontecendo da Secretaria, porque é isso que está acontecendo, então, mas ele já se comprometeu que vai participar das outras reuniões, como vinha fazendo o Ricardo aqui no finalzinho. Então é isso. Acho que teremos aí um secretário participando das nossas próximas reuniões. Então é isso, gente. Eu queria agradecer mais uma vez pela participação de todos, E aproxima pauta a gente vai começar com o que que nós deixamos de fazer hoje e eu acabei de receber aqui um retorno, tinha uma proposta de pauta que era para falar sobre as obras do calçadão. Que tinha sido encaminhado pelo Mauro para mim, para falar sobre as obras do calçadão. Então ela confirmou que na próxima reunião, ela pode estar falando sobre essas obras do calçadão para nós e colocar todos na mesma página do que está acontecendo e do que que vai acontecer. Então, boa tarde, muito obrigado a todos. Até a próxima.

Todos se despedem.