

REUNIÃO DA CÂMARA MOBILIDADE A PÉ

Data: 10/10/2023

Início: 10h (online)

Duração: 02h27m

Participantes:

Adelmo Vanuchi

Ager

Dawton Roberto Batista Gaia

Élio

Fábio

Jackeline Morena de Oliveira Melo

João Cucci

Johnson

Léa

Luciana Trindade

Meli

Michele Perea Cavinato

Mauro Calliari

Richard

Sandra Ramalhos

Telma Micheletto

Pautas

1. Dinâmica de Leitura do Pedestre sobre o Tempo de Espera e de Travessia na Cidade de São Paulo — João Cucci / CET;
2. O que priorizar na programação semafórica — Adelmo Vanuchi, ex-funcionário da CET;
3. A influência do semáforo de três estágios, na prática da não observância da preferência aos pedestres e ciclistas, conforme o parágrafo único do artigo trinta e oito do CTB — Conselheiros CTMP e Ager Pereira Gomes / CET;
4. Proposta de redução de velocidade padrão das nossas principais vias de cinquenta para quarenta quilômetros por hora (40km/h), diminuindo o congestionamento, mas,

principalmente, incidindo sobre os acidentes. Acho que a proposta dos conselheiros do CTPM.

00:00:11 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, começou a gravar. Bom dia a todos. Vamos dar início a mais uma reunião, Câmara Temática Mobilidade a Pé. A princípio, nós temos, vou apresentar quatro pautas. Dinâmica de leitura de pedestre sobre o tipo de espera e travessia na cidade de São Paulo, quem vai apresentar, acho que é o Cucci. O que priorizar na programação semaforica, o Adelmo que vai fazer a apresentação. A influência do semáforo do terceiro estágio, na prática da não observância da preferência aos pedestres e ciclistas, conforme o parágrafo único do artigo trinta e oito do Código de Trânsito Brasileiro, os conselheiros do CTMP e o Ager irão apresentar, acho que vou lhe apresentar. Proposta de redução de velocidade padrão das nossas principais vias de cinquenta para quarenta quilômetros por hora (40km/h), diminuindo o congestionamento, mas, principalmente, incidindo sobre os acidentes. Acho que a proposta dos conselheiros do CTPM. Eu acho que nós podemos já abrir a reunião direto. Acho que o Mauro está na reunião. Você quer falar alguma coisa, Mauro?

00:01:44 Mauro Calliari: Eu acho que a gente podia se congratular por ter colocado um tema na pauta dessa Câmara que deu certo, Dawton, que foi as ruas abertas na Liberdade, acabou sendo uma resposta a um pedido que nós discutimos aqui alguns meses atrás. Eu acho que é bom a gente comemorar isso. Eu sei que houve outras. Essa iniciativa também não veio só daqui, mas veio daqui. Eu acho importante que a cidade tenha ganhado esse espaço, já são dois fins de semana com as ruas tomadas por pessoas, inclusive o primeiro fim de semana foi super chuvoso, eu acho que o processo tem várias questões sobre o jeito que foi conduzido o processo, mas assim, o fato é que está lá, está funcionando. Eu acho que vale a pena a gente lembrar que essa ideia surgiu aqui. Eu acho que vocês encamparam. A prefeitura fez alguns estudos, fez as audiências públicas, enfrentou até alguma resistência de comerciantes, fez alguns ajustes. Acho bacana a gente se congratular por ter conseguido gerar esse resultado superimportante. Não é possível, a gente deixar passar batido aqui na nossa. No nosso dia a dia, a gente às vezes fala de tanta coisa que nunca dá certo, que bom, falamos de uma coisa. Sugerimos, foi tocado, deu certo. Que bom.

00:03:05 Dawton Roberto Batista Gaia: É verdade, eu ia deixar para falar no final da nossa reunião, fazer o fechamento com isso. Mas tudo bem, já está feito, mas é isso.

00:03:14 Mauro Calliari: Você levantou a bola, eu chutei.

00:03:16 Michele Perea Cavinato: Não perfeito.

00:03:17 Dawton Roberto Batista Gaia: Foi espetacular. Realmente surgiu nesta reunião, há muito tempo atrás. Foi sendo amadurecido, até que nós terminamos fazendo uma proposta. Na época terminou aceitando até fazer um teste lá. A área operacional acertou fazer o teste, fizeram o teste dois finais de semana, ou seja, cada vez mais, eu até falei ontem na nossa reunião da Câmara de Bicicleta, que cada vez mais esse momento, essas reuniões das Câmaras temáticas, elas estão, com a transparência que elas se propõem a atuar, cada vez mais ela está construindo esse caminho na direção de abrir novas propostas na mobilidade ativa, então, é isso mesmo, parabéns ao grupo, parabéns às pessoas que participaram, às pessoas que prestaram esse serviço e a prefeitura que terminou fazendo essa duas audiências públicas. Foi muito legal. É isso mesmo, teve resistência, sempre vai ter, se não tivesse resistência, não tinha nem porque fazer audiência pública. A ideia é ouvir as pessoas, os sims e os não, e fazer com que isso seja de fato uma coisa que venha, que seja um processo construtivo para uma cidade melhor agora. Até falei ontem, que seria muito bom se a gente achasse um caminho agora de interligar a Liberdade à Paulista naquele eixo que tem ali, para poder fazer um, eu não queria fazer rua aberta totalmente, ali na Vergueiro, aquele trecho da Liberdade, mas ampliar, talvez aquela rede cicloviária para poder fazer essa ligação. Onde fique muito fácil, você está num determinado local, e se você quiser se deslocar para o outro, por algum motivo. Acaba sendo um facilitador, então acho que é um processo.

00:05:27 Michele Perea Cavinato: Faixa de lazer. Dawton. Pode ser ampliada. Pode ser melhorada, mas ela está lá.

00:05:28 Dawton Roberto Batista Gaia: É. Então é isso. As faixas de lazer vêm fazer um pouco esse papel. Se a gente conseguisse ampliar um pouquinho. Mas, vamos lá. Cucci, acho que a palavra é sua. Bom dia.

00:05:44 João Cucci: Bom dia, pessoal. Um prazer estar de volta com essa turma. Grande prazer de trabalhar com vocês na Secretaria, um período que eu não vou esquecer.

00:06:05 Dawton Roberto Batista Gaia: O prazer é nosso, todo nosso.

00:06:09 João Cucci: Agradecer o convite também, informando que a última vez que eu participei eu fazia parte dessa equipe da assessoria técnica da Secretaria. Agora eu estou usando o chapéu da universidade corporativa, na CET. Eu sou recém-chegado. Eu vou fazer uma apresentação, que eu não tomei parte do estudo, eu estou aqui como mero apresentador, porque a Lilian Rose que fez todo o trabalho. Ela mudou de área. Ela não tem condição de apresentar e eu já adianto para vocês que, eventualmente, alguma dúvida que possa aparecer, pode ser que eu não tenha condição de responder, porque como disse, eu não fiz parte do projeto, eu li o estudo. Vocês vão ver que está muito bem-feito, mas, caso venham aparecer dúvidas, eu me comprometo, junto com a Michele, fazer chegar as respostas para vocês. Então, eu vou iniciar a apresentação. É uma apresentação rápida. Embora o estudo seja bastante complexo e longo. Deixa eu ver aqui, porque agora esse troço mudou. Partilhar, me ajuda, Michele, e se tiver, se não tiver aparecendo, você me fala, está? Vocês estão vendo?

00:07:56 Dawton Roberto Batista Gaia: Sim, estamos vendo.

00:08:00 João Cucci: Esse é o título do trabalho que a Lilia Rose e a equipe dela fizeram. É um estúdio sociocomportamental, ou seja, é uma pesquisa que vai avaliar não só a parte quantitativa, mas também a parte qualitativa do comportamento. Então vamos lá. Essa é a equipe que fez o trabalho, são muitas pessoas envolvidas, todas lideradas pela Lilian Rose. Uma parte dessa equipe é formada pelos estagiários dela. Então, essas são as partes que a gente vai ver hoje, os sete itens. Eu vou começar nessa sequência. Bom, esse plano de pesquisa foi discutido com vocês, com o pessoal da Câmara Temática em uma reunião no ano passado. A Lilian já fez uma apresentação do trabalho anterior, e ela começou este que a gente vai ver hoje, com essas duas hipóteses que foram fornecidas por vocês. Seriam os tempos de travessia atuais não permitem a travessia confortável, principalmente em grandes eixos ou avenidas, com duas pistas

separadas. Os pedestres não têm informação sobre como funciona o sistema de semáforos. O que ela se propôs a investigar: as diferenças de percepção sobre os tempos de travessia e o andar a pé em diferentes localidades; entender as diferenças de percepção por gênero e faixa etária, como crianças e idosos. Isso o aspecto que eu queria destacar que ela fez essa estratificação entre gênero e idade, que é muito importante para a gente compreender também o comportamento das pessoas nas várias categorias. Os objetivos e justificativa: compreender a relação do comportamento e entendimento dos pedestres, frente à dinâmica de espera e travessia; conhecer a satisfação da população a respeito da confortabilidade da travessia; explorar a percepção e compartilhamento da rua com os veículos, verificando se há sinalizações, está sendo eficaz, além de colher sugestões dos entrevistados. No caso da justificativa: a importância de uma avaliação do tempo de travessia, se justifica a partir de fatores constatados pela pesquisa anterior que foi aquela que apresentou para vocês que foi intitulada um estudo sobre o entendimento do pedestre em relação ao vermelho piscante. Esse estudo tende a destacar os elementos essenciais de travessia em diversas situações. A metodologia foi a seguinte: foi feita uma observação do pedestre, os pesquisadores estiveram nos locais observando para poder elaborar a pesquisa; fizeram cronometragem das esperas dos pedestres; entrevistas. Eu queria destacar, está sendo uma ênfase minha, a enormidade. Vamos dizer assim, o gigantismo dessa pesquisa, nada menos do que setecentos e vinte e cinco (725) observações. Para o porte de um de trabalho desse tipo, que eu estou acostumado a ver trabalhos acadêmicos, é muita gente, é uma coisa muito trabalhosa, que precisa realmente de um contingente grande, é uma pesquisa muito cara também. Então, queria deixar de público aqui os parabéns para todo mundo que esteve envolvido, porque foram quatrocentas e nove (409) entrevistas. Vocês estão diante de uma amostra muito grande. Vamos lá. Os locais escolhidos foram cinco, um para cada para cada zona da cidade, mais o centro. Então, na zona Oeste, foi o Largo da Batata. Na Zona Leste, é perto do hospital do Tatuapé. No centro, Higienópolis, ali perto do metrô Higienópolis Mackenzie. Santana, que é a zona norte, foi perto da estação do metrô. E na zona sul, o Largo Treze, que também tem o metrô, tem a estação Rodolfo Pinheiros. O mapa com a distribuição geográfica para gente perceber como foi a abrangência da pesquisa. E aqui os primeiros dados. As porcentagens de entrevista e observação sem entrevista para cada zona da cidade. Um destaque interessante é que sessenta por cento (60%) dos observados eram mulheres, do gênero feminino. A faixa etária, que também é uma coisa bem interessante, que a gente pode ver, uma boa parte da minha geração, dos idosos, de

acima de sessenta e um (61) anos é quase um terço (1/3), vinte e sete e por cento (27%) dos pedestres observados são dessa faixa de idade. É a frequência que atravessa o local. Ficou claro que a maioria, mais de um terço (1/3), atravessa quase todo dia ali. Depois a gente vai ver que teve uma peculiaridade em relação a um dos locais. Esse índice de raramente ficou um pouco alto, teve o viés aí de um local, mas é facilmente explicado. É que a gente está vendo agora. O ponto escolhido na zona sul, teve uma excentricidade. A maior parte, raramente atravessa lá. É por conta do tipo de local que é a rotatividade muito grande de pedestres. Isso também é importante para a gente ver que o entendimento também passa por aquelas pessoas que não frequentam o local que atravessam. Raramente lá, isso foi um caso específico lá da zona sul. Agora vamos aos principais resultados que foram obtidos com entrevista e sem entrevista. Aqui, são os tempos de espera. Então, olha, além da entrevista, teve o trabalho de cronometragem. A maior parte dos pedestres atravessou em si entre cinco e dez segundos, a maior parte. Não. Desculpa, gente, desculpa, é dez por cento (10%). E praticamente o mesmo número atravessou entre trinta e cinco a quarenta segundos. Esse dado, que está no final, fui eu que introduzi, olhando o trabalho, que eu achei. Importante destacar também que, por volta de dezenove por cento (19%) dos pedestres, atravessou após esperar acima de sessenta segundos. Que eu lembro que isso foi um ponto bastante debatido, que o tempo de espera nunca poderia ser acima de sessenta segundos. Então a cronometragem daquelas setecentas e tantas amostras mostrou que dezenove por cento (19%) atravessa acima de sessenta segundos. A travessia na brecha outro dado que variou conforme a região. Então, por exemplo, no centro, a travessia na brecha foi bem maior, do que nas outras áreas. É o que uma certa surpresa, porque teoricamente, no centro você tem uma densidade de tráfego maior e teria menos brechas. Mas não foi isso que a gente viu. Então, outra coisa que mostra que, conforme a zona da cidade, o local, também evidentemente, você tem uma variação das travessias da brecha, não é um comportamento uniforme do pedestre na cidade toda. Justificativas para atravessar no vermelho ou na brecha. Não é nada inesperado: estou com pressa; não vinha carros; o semáforo demora para abrir; a via é estreita. As duas principais concentrações de respostas são as duas primeiras, estou com pressa, não vinha carros. Só lembrando que eu vou deixar essa apresentação com a Michele e que o relatório também vai ser encaminhado posteriormente para atender uma solicitação de vocês via online. Agora, essa é uma questão interessante também, a influência de outro pedestre. Sem entrevista, só baseado em observação, se a pessoa segue atravessando por conta que outro

pedestre iniciou a travessia. Então, a gente tem que, conforme a zona da cidade, também existe mais influência ou menos. Então, por exemplo, a gente vê zona norte, esperou o verde, quarenta e quatro por cento (44%) das observações. Na zona Oeste, também mais de cinquenta por cento 50% ao passo que na zona leste, a influência de gente que atravessou por conta própria, fora do verde, é bem maior. Agora, a influência dos outros é pequena em quase todas as regiões, exceto aqui. Zona sul, que você está vendo que ficou mais ou menos um terço (1/3). Prosseguindo aqui com entrevista. Tem uma avaliação do comportamento, nem sempre as pessoas sofrem influência, mas isso daí é um dado que cada região teve a sua representatividade. Depois vocês podem analisar com mais calma esses dados. O importante é que eles estão disponíveis. Principais resultados das entrevistas. Opinião sobre o tempo de espera. Cinquenta e oito por cento (58%) achou que é o tempo de espera, é muito demorado. Trinta e cinco por cento (35%) achou que a espera era pequena e seis por cento (6%) não soube responder. A análise por zona da cidade sobre a opinião do tempo de espera está aí é distribuindo. Gente, eu estou falando direto, está tudo bem, é, está tudo tranquilo aí?

00:20:19 Michele Perea Cavinato: Está perfeito.

00:20:21 João Cucci: Ah, obrigado. Então de novo, a gente tem algumas variações grandes, conforme a região da cidade, a diferença, por exemplo, dos extremos. A zona sul, setenta e três por cento (73%) acha que a espera é rápida e no centro só quarenta e quatro por cento (44%), tem as pessoas que estão.

00:20:44 Dawton Roberto Batista Gaia: Deixa eu fazer uma pergunta. O tamanho dos Ministério.

00:20:47 João Cucci: Espero poder responder, Dawton.

00:20:50 Dawton Roberto Batista Gaia: Não, é só uma dúvida, o tamanho do ciclo escolhido nessas regiões tem algum, tem alguma média? Porque ele pode influenciar muito nesse tempo de espera, nesse desrespeito.

00:21:08 João Cucci: Sim, eu entendo que isso que você está falando é totalmente pertinente, mas os tempos de ciclo não constam dos dados, coisa que pode ser

complementada facilmente, porque as programações são disponíveis, eu vou anotar aqui para conversar com a Lilian sobre isso. Depois. Tempos de ciclo, boa observação, Dawton, obrigado. Bom, prosseguindo. Opinião sobre o tempo de travessia a questão de ser suficiente ou não. A gente teve duas tendências, ou, foi mais de sessenta por cento (60%) acharam que era suficiente, ou quarenta e três por cento (43%) só acharam suficiente. Isso variou também conforme a região da cidade. Eu não vou interpretar, porque acho que não cabe a mim, mas aí vocês, com esses dados, vocês podem tirar as conclusões. Algumas correlações que foram feitas pelo pessoal que elaborou a pesquisa. Gente, deixa eu explicar como é que se lê esse resultado. É tipo de travessia sobre a influência da ação do pedestre. Então se a gente tem uma fase é mais à esquerda, que oitenta e um vírgula um por cento (81,1%) não sofreu influência de outro pedestre. Depois, vai seguindo na ordem que está aqui em cima, não sofreu influência, sim, esperou abrir, oitenta e sete e meio por cento (87,5%). Oitenta e um vírgula oito por cento (81,8%), atravessou no vermelho piscante por influência e noventa e cinco e meio por cento (95,5%) atravessou no vermelho piscante por influência. O complemento desses dados que estão na linha de cima do uma fase, é em duas fases. Então, oitenta e um por cento (81%) o complementar dele é dezoito vírgula nove por cento (18,9%), que é a situação em duas fases, ou seja, também se as diretas e aquelas que têm canteiro central. Então porque pode parecer estranho que a soma da linha de cima vai dar muito mais do que 100%, mas é porque deve ser somada com o correspondente, com a correspondente da linha de baixo. Espero que isso tenha ficado claro. Situação semelhante é em relação à travessia na brecha. Evidentemente, a gente é atravessando a brecha com duas fases, é muitíssimo mais difícil. Isso está bem claro nos resultados. Bom gente, os dados finais. Bem interessante também a avaliação sobre o tempo de travessia que, sendo suficiente ou não, conforme a faixa etária a gente vê aqui. Interessante, agora que eu percebi, talvez na zona norte e na zona leste, não tenha sido entrevistados gente acima, de até dezoito 18 anos. Não estou vendo aqui as barrinhas, mas eu acho que é isso. Não teve gente na amostragem. É nessa faixa até dezoito 18 anos das zonas leste e norte. No mais, tem a distribuição pelas faixas etárias. Como falei, vai aumentando a faixa etária, tem uma tendência de achar que a travessia é suficiente ou não. Insuficiente de novo. Aqui a gente não teve algumas amostras até dezoito 18 anos. A distribuição do comportamento e do entendimento por faixa etária, nas várias zonas da cidade. Relação entre tempo de travessia e a travessia da brecha. Quem atravessou na brecha, a maior parte, achou que o tempo era suficiente, assim como ambos. Quem que a leitura é a

mesma daquele jeito anterior que eu falei. Tem que ser lido a soma das cores. Então cinquenta e sete por cento (57%) dos que atravessaram na brecha acharam que a brecha era suficiente. Trinta e oito vírgula nove por cento (38,9%) achou que a brecha não era suficiente, e cinco vírgula três (5,3) não souberam responder. Quem não atravessou na brecha, entendeu que o tempo para atravessar foi suficiente e quarenta e um por cento (41%) achou que era o tempo insuficiente, e um vírgula um (1,1) não soube responder. Considerações finais. Durante a realização da pesquisa, foram pontuados, pelos próprios pesquisadores, as diferenças entre zona leste e centro diante das demais zonas. Eu sinceramente, eu não sei explicar isso, mas deve ter algum fator envolvendo porque eles perceberam essa diferença. Alguns resultados são similares. Isso ocorre devido aos locais onde foram realizadas pesquisas, que voltou com dinâmicas similares ao ponto do comportamento ser parecido. É, ademais, explica sua devida importância da divisão com, ou, sem entrevistas pelas divergências do padrão de ação dos pedestres, uma vez que, pelos dados e pelas percepções, dotou-se, o maior número de travessia irregular realizada por pedestres sem entrevista. Ou seja, estou entendendo que aqueles que fazem travessias irregulares, ou fora, erradas, vamos dizer assim, tem mais resistência de dar entrevistas, o que também é natural. É o que fala o último parágrafo. As observações dos pesquisadores apontam travessia de forma irregular pelos pedestres, mas que ocorrem em momentos de brecha. Então, gente, finalizando aqui, a equipe, aqui a gente tem o nosso diretor de planejamento não é mais o Luiz Fernando. O nosso superintendente é o Sérgio que vocês também conhecem das reuniões, a nossa gerente, Ana Maria, que também costuma acompanhar as reuniões deste grupo e a responsável na época é a Lilian Rose. Como eu já expliquei que fez todo esse trabalho, eu estou aqui somente apresentando e agradecendo vocês a atenção. Me desculpem algum vacilo na apresentação, mas é porque, é como eu disse, acabei não participando do início do trabalho e conheci ele agora e fiquei feliz de ter podido apresentar, porque o trabalho que eu acho muito interessante, muito obrigado, gente.

00:29:30 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito legal. Gostei muito do trabalho. Bom, não me surpreendeu, a Lilian, realmente, uma excelente profissional, uma excelente pesquisadora. Mas, parabéns ao grupo. Tem duas pessoas com a mão levantada, uma acho que é a Meli.

00:29:58 Meli: Eu, primeiramente, eu repito os meus parabéns pela Lilian, pela equipe, do setor, acho que é da universidade CET que realizaram essa pesquisa. Eu acho que é uma pesquisa que merece um boletim técnico, ela merece um registro, porque ela não serve só aqui para comissão técnica, mas ela é um referencial bibliográfico para qualquer pesquisador e qualquer parte do país que trabalhe em cima do tema. Segundo eu peço desculpas de ter me atrasado um pouco, eu não peguei a pesquisa desde o começo, mas, assim eu vou agora só comentar rapidamente as minhas comparações entre os dados dessa pesquisa. Se eu tivesse que escrever algum documento sobre ela, esse alto número de travessias na brecha, é sinal que tem brecha. Certo, eu acho que é uma brecha suficiente para as pessoas atravessarem. Inclusive, se elas forem entrevistadas, porque se a brecha não fosse suficiente, elas não iam conseguir nem ser entrevistadas, porque elas teriam sido atropeladas. Então, se há brecha, eu acho que aí o problema é em relação ao ciclo. Porque é um ciclo que permite que haja brecha e se há brecha de passagem de veículo, que permite uma travessia, eu acho que é um ponto a ser considerado pela área semaforica, enfim, pelas metodologias utilizadas. Me deixou bastante impressionada, os quase sessenta por cento (60%) que mencionaram o tempo de espera longo. Cinquenta e nove vírgula qualquer coisa por cento aí, que também eu acho que é um fato a ser considerado, principalmente nos locais onde há muito pedestre. Então, é uma possibilidade, um potencial para ocorrer atropelamento, se o tempo é longo ou o pedestre resolve se arriscar, é um potencial para ocorrer acidente. Eu acho que é uma coisa que a área semaforica, o próprio Cucci, falou que eles não se atentaram, uma diferença de resultados devido ao ciclos. Então eu acho que tem que entrar um, o pessoal tem dado suficiente, eu acho que dá para fazer uma correspondência e enriquecer ainda mais esse trabalho da Lilian com conclusões da área semaforica, ou, uma tabela de comparação a respeito do ciclo. Outra coisa também, é o fator influência. Tem muito pedestre que. Essa influência, ela pode ser, a gente pode também considerar que uma coisa é um pedestre atravessar num sinal, como é que eu vou chamar num tempo fora do tempo de verde, que é irrisório e muitas vezes é ocupado pelos carros retardatários que passam, no amarelo ou no começo do vermelho. Ele vai iniciar a travessia no vermelho piscante e assim essa influência, eu acho que também pode ser interpretada como uma. Ele vai se sentir muito mais seguro se for um pelotão, não só ele, se forem mais pessoas, então ele fica visível, mais visível, mais respeitado pelos veículos, principalmente no caso de motos. Então, essa influência, eu acho que é interessante considerar esse tipo de comportamento, que não é só essa influência, mas sim um comportamento de grupo, o

clássico união faz a força. Eu só não entendi a travessia que é mais difícil atravessar na brecha em duas fases. Só queria maiores explicações. O que é exatamente, porque eu acho que isso pode dar margem, eu fiquei em dúvida. Só queria assim, eu vou só terminar, depois vocês me dão esse esclarecimento. Também chamar a atenção para as faixas etárias. Então, a gente percebe que vamos até relacionar com. Eu sei que faz tempo que a CET não apresenta o essencial relatório de estatísticas de mortes no trânsito. Deixou de apresentar o de dois mil e vinte e dois, mas até o de dois mil e vinte e um a gente percebe uma forte, uma maciça presença dos maiores de sessenta anos como vítimas de atropelamento. É evidente que isso também recebe influência do tempo insuficiente. Porque, vendo esses gráficos, foram os que mais apontaram o tempo insuficiente foram os mais velhos e depois eu vi também um outro, um outro gráfico, onde esse tempo insuficiente aparece em todas as faixas etárias. E eu vou lembrar também das primeiras apresentações da Lilian, onde se eu não me engano, doze por cento (12%) só dos usuários achavam que o tempo de travessia era suficiente, não me engano, foi acho que a primeira ou a segunda vez que ela apresentou os resultados da pesquisa, então. Eu bato mais uma vez na revisão do tempo de travessia de pedestres. Eu sei que é uma metodologia clássica usar a distância vezes a velocidade e que assim, na minha opinião manual de semaforica, ele não dá uma orientação maior porque ele é nacional, isso não vale só para São Paulo. Vale para gestores do Brasil todo. Assim, matematicamente, como deve ser dado, o que deve entrar em consideração quando se há necessidade de se adotar um tempo maior do que um virgula dois, associando com faixa etária ou uma série de características. Se tivesse uma tabelinha, ou uma aba com alguma coisa assim, acho que iria ajudar demais esse manual. E assim, até no próprio final, aparece de novo o problema da travessia em brecha e eu reforço se existe brecha veicular é porque existe problema de ciclo. O ciclo continua, o verde continua aberto para o veículo e, por algum motivo, parou de passar o veículo e também o próprio comportamento do próprio comportamento das pessoas, qualquer pessoa, uma coisa é o que ela faz, outra coisa é o que ela vai declarar quando ela é perguntada. Então, mesmo quem não atravessa, quem atravessa na brecha, se ele for perguntado, se ele espera o tempo, ele vai dizer que sim, isso aí, qualquer metodologia de pesquisa entre a entrevista e a observação, ela já considera essa hipótese, então eram essas as minhas dúvidas. Eu só pedi para o João explicar melhor o que é atravessar na brecha em duas fases. Obrigado.

00:39:06 Michele Perea Cavinato: Cucci, como você prefere? Chama o próximo, ou você vai esclarecer.

00:39:09 João Cucci: Na verdade, eu não vou esclarecer. É como eu disse no começo, eu não sei exatamente, eu inferi que a questão, no caso, a brecha é muito mais difícil quando você tem uma travessia em duas etapas, porque é uma brecha muito mais longa, você tem que contar com a brecha num sentido ser suficiente para você chegar até o canteiro e outra brecha suficiente para completar. Realmente, eu não devia nem ter feito isso porque foi uma inferência. Eu não fiz o trabalho, então o que eu vou fazer? Eu vou consultar a Lilian. Eu vou passar a resposta para Michele. Eu queria aproveitar e dizer que eu concordo, que esse trabalho, como eu tenho o texto completo e vocês também vão ter, realmente, é digno de um boletim técnico. Como eu disse, setecentas entrevistas, ou melhor, setecentas observações. Você sabe muito bem, que também fez muitas pesquisas, é uma coisa de muito fôlego, não se faz esse tipo de coisas facilmente mesmo na literatura internacional. Então eu vou levar para ela também, não só os parabéns, que o Dawton e você transmitiram, mas também essa questão do boletim técnico. Obrigado.

00:40:44 Michele Perea Cavinato: Ager.

00:40:50 Ager: Sim. Bom dia a todos. Inicialmente, vamos parabenizar o trabalho. Realmente o trabalho é bem completo. No início. João Cucci, você comentou nos primeiros slides, o tempo de travessia, você falou que estão entre cinco e dez segundos. É isso que está no seu trabalho?

00:41:15 João Cucci: Não, as gerências são os tempos de espera. Eles foram, eles cronometravam os pedestres a partir do momento que eles chegavam para realizar a travessia. Então teve dez por cento (10%) que atravessou entre cinco e dez segundos e dez por cento (10%) que agora não me lembro, tem que olhar aqui, por cento (10%) que atravessou entre trinta e cinco e quarenta segundos. É o tempo de espera, então aí entra a gente que atravessou na brecha ou não.

00:41:57 Ager: Então essa era uma dúvida, então o tempo de espera, ele está entre cinco e dez segundos, dez por cento só (10%)?

00:42:07 João Cucci: Sim. Tem um gráfico que está no trabalho que, depois você pode olhar com calma, vai estratificando essa espera. Tem a cada intervalo de cinco segundos quantas pessoas esperavam.

00:42:27 Ager: Um segundo aspecto, as entrevistas, elas mostram uma colocação interessante da Meli. Ela falou que as pessoas fazem uma coisa e elas relatam outra, ou elas entendem outra. Com relação ao tempo de espera, o tempo de travessia que as pessoas disseram, o tempo não era suficiente. A gente tem observado uma parcela da população que ela ainda não entendeu aquele tempo, ela começa no verde e termina no vermelho piscante. Então, a hora que acaba o verde, a pessoa: ih, acabou o meu tempo. Alguma parcela ainda não entende que ela pode concluir no vermelho piscante. Você acha que, porque deu uma parcela grande das pessoas disseram: ah, o tempo não é suficiente. Será que o tempo não é realmente suficiente ou as pessoas não souberam entender que o tempo ela ainda poderia atravessar durante o tempo de vermelho piscante?

00:43:31 João Cucci: Olha, Ager. Eu não sei. Eu não estava lá observando, eu tenho o meu entendimento sobre esse assunto, que eu acho melhor não colocar nesse como eu falei, eu estou com um chapéu aqui da universidade corporativa e não como um ex cara de semáforos. Então, o que você falou, acho que está correto, mas eu não consigo aplicar isso na pesquisa, porque eu não sei.

00:44:09 Ager:

Perfeito, só uma outra, só um complemento. Tem um trabalho que a CET está fazendo recente, que são pesquisas de comportamento do pedestre. É um estudo recente, estão sendo feitos, em alguns pontos, nos quais é observado o comportamento efetivo do pedestre. Ele começa no verde ou ele começa no vermelho piscante, ou ele atravessa durante o vermelho, atravessa a correndo, atravessa na brecha durante o vermelho, talvez esse trabalho, se ele fosse anexado de alguma forma a essa apresentação que você acabou de fazer, a gente pode mostrar o pedestre, ele acha que o tempo não é suficiente, mas, na verdade, ele atravessa, sim, durante o tempo correto. Então, talvez juntar esses dois trabalhos, ou talvez uma próxima apresentação. Talvez a Michele ache interessante, também é um trabalho do pessoal de pesquisa da CET sobre o efetivo comportamento do pedestre durante a travessia em intersecções semaforizadas. É um

trabalho bem rico também, muito rico, que também está sendo feito e que também está à disposição.

00:45:39 Michele Perea Cavinato: Ele está sendo conduzido pela?

00:45:39 Michele Perea Cavinato: É o pessoal de pesquisa da CET. Eu posso passar, detalhe Michele. Mas obrigado, obrigado, João, obrigado ao grupo. Sandra, pode falar.

00:46:05 Sandra Ramalhos: Bom dia a todos. Estou ligando aqui. A Lilian, falar que nós, como pessoas com deficiência, também participamos dessa pesquisa. Respondemos às entrevistas e a gente também participou dessa pesquisa. Agora, eu moro é bem numa avenida e moro na frente de um semáforo praticamente. E o que eu sinto do pedestre aqui é que ele, por exemplo, que ele nem tenta chegar no semáforo. Aqui, ele nem tenta, ele vai atravessando no meio, elas nem vai chegar na faixa. Cheguei eu mesmo a fazer a pesquisa, quando essas pessoas fazem isso. Por que a senhora não foi na faixa: Ah, porque demora muito. Ah, porque está sempre quebrado. Então eu acho que uma das perguntas que poderiam ter sido feitas, ou, que talvez fosse interessante essa concepção que as pessoas têm de que: Ah, o semáforo está sempre quebrado, ele não funciona. Eu apertado lá e ele não vira amarelo, não vira vermelho. Então eu tenho que ficar esperando. Quer dizer, elas não têm a percepção de que precisa, por exemplo, se ela chega no final que ele acabou de virar verde. Ele acabou de virar verde para o trânsito. Ela vai ter que esperar um ciclo, ela vai ter que esperar um ciclo para ele novamente virar amarelo e depois vermelho. As pessoas não têm essa noção. Elas acham que apertou, tem que mudar. E se não muda: Ah, está quebrado, então eu vou atravessando. É isso que eu acho que as pessoas precisam é de, digamos assim, tirar carta para pedestre. A gente já tem carta para motorista. Eu acho que a gente precisa criar uma carta para pedestre, para poder entender a sinalização para tentar ver o quanto que é importante você respeitar a sinalização. Então, acho que a gente também precisa ter essa parte também, então é, é isso aí. Eu acho que é isso.

00:48:35 João Cucci: Dá licença. Olha, Sandra. Eu fiquei muito contente com essa observação, porque é um assunto que eu sempre debati bastante, porque existem sinalizações e artigos específicos para o pedestre, assim como para o ciclista, e eles não necessitam tirar carta. Então, como que a gente quer que eles entendam a sinalização,

entendam quais são os comportamentos corretos, se eles nem têm obrigação de conhecer aquilo. Realmente, tirar a carta entre aspas, que seria um trabalho, aquele trabalho de educação para o trânsito a CET faz isso com as crianças, mas tinha que ser uma coisa mais bem estudada. Por exemplo, esse detalhe da botoeira é muito comum, a gente ouve muito isso. A pessoa acha que apertou o botão, tem que fechar o semáforo para o pedestre?

Eu fico como, encerrando, eu fico feliz porque essa ideia combina muito com uma coisa que eu defendo já faz um tempão. Obrigado.

00:49:57 Michele Perea Cavinato: Obrigada, Sandra. Obrigada, Cucci. Mauro.

00:50:05 Mauro Calliari: Eu queria fazer algumas observações sobre o processo e a metodologia. Eu acho que primeiro. Eu acho que numa nota técnica, como a Meli sugeriu, acho importante colocar o contexto. Essa pesquisa surgiu também desta Câmara temática de uma conversa aqui que tinha um objetivo, que era assim, será que as pessoas estão. Primeiro, as pessoas entendendo o que que é o vermelho piscante? Segundo, será que a situação dos semáforos hoje, em São Paulo, está desfavorável? Será que nós temos alguma coisa para corrigir? Então eu acho que não me pareceram que esses objetivos tivessem sido colocados, explicitados na apresentação do Cucci. É também me chamou atenção a ausência da Lilian aqui, que eu acho que poderia estar esclarecendo algumas das questões levantadas e que participou de todas as fases. Acho que seria interessante para a gente, já que hoje é um dia de conclusão. Que a gente a tivesse aqui também. Nessa nota, falando de metodologia, eu acho que a apresentação de hoje, ela não ajuda a quebra quando se fala em regiões, a região centro, região norte, não é isso. Eu acho que isso é um desvio que não é apoiado por nenhum dado. Nós temos um ponto, ou, dois pontos, como mostrou em cada um de alguns lugares escolhidos, em cada uma dessas regiões. Eu acho que a conclusão de dizer: Ah, a região centro, a região sul, ela é irrelevante, não só ela é irrelevante, ela não é sustentada por dado nenhum, não há nenhuma pergunta, na pesquisa, que reflita comportamentos por região, ela reflete, como bem lembrou o Dawton, configurações daqueles locais escolhidos. Então eu acho que, do ponto de vista metodológico, eu suprimiria qualquer menção a essas, aquele desenho da cidade de São Paulo, com as regiões, aquilo não faz nenhum sentido do ponto de vista de conclusão. O que faz, e está faltando na apresentação, são as médias. E aí, eu acho que assim, se o objetivo dessa pesquisa, dessas pesquisas todas é entender, é como é a

percepção de pedestres sobre os sinais e comparar isso com as observações. Então eu acho que a gente tem que ser muito, mas muito mais específico nas conclusões. Queria. Sugiro que as conclusões sejam revistas. Esse slide que foi mostrado, Cucci, ele é um slide muito genérico para aquilo que a pesquisa mostrou. Quando a gente falou com a Lilian já mostrou algumas prévias e tal. Tem uma conclusão que eu acho que tem que ser destacada nessa e em outras pesquisas. Não sei se é só nessa, mas como essa é meio uma conclusão, é, existe uma falta de percepção sobre o vermelho piscante. E isso, e aí quando se fala, sei, eu sei que a Sandra fez uma brincadeira, agora: Ah, precisa fazer carta para pedestre. Não é para gente ecoar isso, não precisa fazer carta para pedestre, quem precisa aplicar, quem precisa explicar para pedestre o que que está funcionando é a CET. CET mudou o tempo semafórico, mudou a forma como se apresenta a luzinha. Ah, agora não é mais verde, agora é vermelho, só que não contou para ninguém. Então, eu acho que a gente tem que ser muito, mas muito mais preciso nas conclusões e no padrão de ação. Qualquer pesquisa que é feita qualitativa, quantitativa, ela tem um negócio chamado padrão de ação que não foi apresentado, que é o que que eu faço com esses resultados? O padrão de ação, e uma sugestão é que a gente revise essa pesquisa antes de ser publicada, é que o padrão de ação seja muito mais explícito. Primeiro o padrão de ação, rever a política de comunicação da CET em relação àquilo que foi mudado. Quer dizer, tem um hominho piscando aquilo lá funciona desta maneira. Como eu vou fazer com que as pessoas entendam? Não é culpa do pedestre, porque não é obrigado a fazer curso, claro, porque o andar é o ato mais natural da cidade. Ele deve ser respeitado sempre, mas que se explique que, olha, quando o vermelho começa a piscar, você tem mais um tempo para terminar a travessia. Eu vi que vocês começaram a botar uns adesivinhos nos sinais, mas ainda muito timidamente, provavelmente isso foi colocado em alguns pontos, então esse seria o primeiro padrão de ação. O segundo, é a questão de destacar o número de pessoas que estão com comportamento, de um jeito ou de outro, mas dizendo que são que o sinal é insuficiente. Aí a observação de vocês é muito boa. A observação da pesquisa, ela diz que tem gente, primeiro, que espera demais, e tem outras pessoas que não conseguem terminar. Nós já vimos esses dados aqui que não foram apresentados hoje. Então, eu resgataria aquilo que a pesquisa tem de mais importante, que é o que eu preciso fazer, nós, aqui nesta Câmara, ou a CET, sugerir que mudança tem que ser feita na comunicação da CET, na revisão dos tempos semafóricos e na própria revisão desse tempo de espera. Acho que são três coisas. Quando aparece a tal da brecha que eu entendi que é quando, teoricamente, não é

quando está verde e a pessoa está atravessando é ou tinha a sugestão. O tempo possível, como lembrou, ou, então que a pessoa estava completamente indignada de ficar esperando duas ou três vezes mais tempo do que o carro. Acho que essas coisas poderiam ser revistas na apresentação. Acho que a Lilian faz falta numa conversa dessas, porque ela que bolou. E essa pesquisa surgiu de uma de uma sugestão da Meli nesta Câmara, a gente foi atrás, todo mundo participou e eu acho que os resultados, a conclusão e o padrão de ação não refletem todo esse trabalho que você discute dessas setecentas entrevistas e das observações. Eu acho que do jeito que a gente vai ler uma nota e falar assim: Ah, que legal. As pessoas. Não sei. O sinal é difícil atravessar ou qualquer coisa assim. Eu não acho que é isso. Eu acho que tem coisas concretas e elas não foram apresentadas, mas a gente já falou disso duas ou três vezes aqui. Acho que esses resultados têm que ser um pouco mais específicos, mais precisos e apresentar de uma maneira mais contundente.

00:56:26 Michele Perea Cavinato: Cucci, quer comentar alguma coisa?

00:56:29 João Cucci: Bem, só vou comentar sobre o começo da fala do Mauro. Eu citei no segundo slide, que é a origem dessa pesquisa da Lilian foi a Câmara Temática E no texto que gerou a apresentação está bem escrito lá que foi, a origem foi, realmente, foram essas reuniões. No mais, eu anotei aqui o que você falou e eu vou ver qual é o encaminhamento correto para isso. Está bom? Obrigado.

00:57:19 Michele Perea Cavinato: Obrigada aos dois. Seu Élio.

00:57:23 Élio: Bom dia, pessoal. Prazer revê-lo Cucci. Primeiramente, eu faço as palavras do Mauro como minhas. Eu acho que realmente fazemos estudo para melhorar as coisas, não somente para constatar. Acho que o Mauro foi bem claro nisso. Aproveitando o curso, o pouco tempo de travessia é desagradável, mas. o tempo de espera é mais perigoso, porque ele leva as pessoas a atravessarem no vermelho. Tem um estudo antigo aqui, nosso, aqui na Maria Figueiredo com a Paulista, o tempo de veículo é trinta e cinco na Maria Figueiredo, mais noventa e sete segundos de conversão livre da Paulista para Maria Figueiredo. O tempo total são cento e trinta e dois segundos, e o tempo do pedestre é apenas quinze segundos, ou seja, dez de travessia e cinco

piscantes. E isso acaba levando com que quarenta e quatro pessoas atravessassem no vermelho, significando setenta e cinco por cento (75%) dos pedestres atravessam no vermelho. Não sei se esses tempos foram melhorados, mas, é o retrato da cidade. Voltamos de novo na questão do vermelho piscante, a questão de tirar carta ou ir na universidade. Nós não fazendo os cursos, sabemos que era o verde, siga. O amarelo, atenção, que vai parar. E o vermelho serve para parar. Quando foi inventado o vermelho piscante, as pessoas entendem como pare. E a gente continua vendo as pessoas, principalmente os mais idosos e até os cadeirantes, parando no canteiro porque ele acha que não tem mais tempo para travessa para travessia. Era isso? Obrigado.

01:00:15 Dawton Roberto Batista Gaia: Acho que é o Oliver.

01:00:18 Oliver: Isso, boa tarde. Quantos cadeirante, quantos cegos e quantas pessoas de mobilidade reduzida foram entrevistadas? Qual é o tempo de travessia de uma pessoa com mobilidade reduzida? E por que a CET se recusam a entregar todos os estudos de semáforos que ela elaborou? Nós já estamos recorrendo na segunda instância, via lei de acesso à informação. Nós estamos com disposição de judicializar caso esses estudos não sejam entregues.

01:00:54 João Cucci: É, bom dia, Oliver. Eu não tenho essa informação sobre quantos são os cadeirantes e pessoas com dificuldade que foram entrevistados, porque não sei se você acompanhou desde o início, mas eu não participei desse trabalho, estou só aqui apresentando. Mas eu vou ver se esse dado consta das entrevistas e se eles, se estiverem disponíveis, eu vou pedir para que seja informado. Em relação a solicitação que vocês fizeram, vocês vão receber os relatórios. Esse pedido chegou para a área da qual agora eu estou. O problema é que os relatórios ainda não tinham sido concluídos. Eles estavam num modo bruto ainda, mas eles já foram concluídos e, brevemente, vocês vão receber os relatórios porque não tem nenhum problema. Não há nenhuma ideia de esconder. Você tem dificuldade, porque muita gente saiu e acabou atrasando essa conclusão do texto, basicamente, não da coleta de dados. Tudo bem?

01:02:26 Michele Perea Cavinato: Cucci, se eu puder complementar. Eu lembro que a Lilian Rose, ela envolveu pessoas com deficiência nesse estudo. Acho que até a Sandra ajudou ela.

01:02:26 Sandra Ramalhoso: Eu ia falar, pode?

01:02:38 Dawton Roberto Batista Gaia: Acho que a Sandra vai falar sobre isso.

01:02:40 Sandra Ramalhoso: É. Eu ia falar. Participamos, mais ou menos, entre, acho que foram umas nove, dez pessoas E a gente fez uma entrevista online, porque ainda era uma época um pouco mais difícil de mobilidade. Nós tivemos cadeirantes, nós tivemos pessoas com mobilidade reduzida, pessoas que andavam, mas andavam com dificuldade. Então, nós tivemos essas pessoas que fizeram parte. E cadeira manual, porque também tem uma diferença da cadeira motorizada, para a cadeira manual. E tem também a diferença da pessoa que usa muletas. Então eu tentei pegar todos. E também a deficiência visual. Então, acho que, tentei abranger pelo menos alguma pessoa de todos os segmentos. Fui eu que levei, ela pediu para eu pegar essas pessoas, então fui eu que levei. Agora, os resultados, ela compilou. Ela fez a entrevista e aí ela deve ter compilado. Devem ter juntado nos resultados que ela colocou aí, mas eu me lembro que na outra apresentação dela ela apresentou especificamente, não é Dawton? Michele, me ajuda aí. Ela apresentou, especificamente, o segmento da pessoa com deficiência, se não me engano, na outra apresentação dela. Aqui ela deve ter juntado tudo e aí incluiu as pessoas com deficiência nos resultados que tem aí.

01:04:30 Dawton Roberto Batista Gaia: Luciana? Deixa Luciana apresentar primeiro.

01:04:37 Michele Perea Cavinato: Quanto tempo, Luciana.

01:04:42 Luciana Trindade: Vocês estão falando, sou eu mesma? Luciana?

01:04:45 Michele Perea Cavinato: Lógico. Lógico, estamos falando, você sumiu, porque a senhora é tão participativa.

01:04:53 Luciana Trindade: Desculpa, é que a demanda é grande. Eu estava numa outra reunião agora, falando com a população deficiente em situação de rua, enfim. Na verdade, eu tenho só algumas dúvidas. Assim, na SEMIPE, pede, eu tinha um grupo de trabalho com deficiência auditiva que estava muito afligente falando sobre a questão do

semáforo sonoros, e aí, eu não sei se vocês deram continuidade nesse grupo de trabalho. Como é que ficou isso? Enfim, se isso, se essas conversas, se elas se intercalam, se somam.

01:05:21 Sandra Ramalhão: Posso ajudar na resposta? Pode? Então, Lu, primeiro, não era a pessoa com deficiência auditiva, eram as pessoas com deficiência visual. A botoeira sonora.

01:05:36 Luciana Trindade: Era visual. Gente, desculpa, não tem nada a ver semáforos sonoros com deficiência auditiva, desculpa.

01:05:41 Sandra Ramalhão: Tinha as rotas acessíveis. Sim, a gente continua esse trabalho, inclusive com pesquisa, porque já foram instalados alguns dessa botoeira sonora.

Já foram instalados ali na Vila Clementino, em alguns lugares já foi colocado. Ela está em teste porque houve problemas. Problemas que eu já tinha alertado lá atrás, que poderiam ocorrer. E, realmente, na hora que a gente foi ver nos testes, as coisas aconteceram errado. As pessoas com deficiência visual se ligam, se orientam muito, pelo barulho da campainha. E o problema é que as quatro campainhas tocam ao mesmo tempo. Então, ele perde a noção de direção. E alguns iam para o meio da rua. Além do que, a gente precisa fazer também, a gente está estudando na CPA e na noventa cinquenta, é a questão do piso tátil em cima da faixa. A gente está pensando, porque, para orientar, melhor que eles caminhem realmente sobre a faixa de pedestres, esse trabalho continua. E agora, com pesquisas, a gente está aprofundando isso. O conselho também participa enquanto CPA. Então, a gente está participando dessa pesquisa da botoeira sonora, está bom?

01:07:30 Michele Perea Cavinato: Nós estávamos conversando internamente, para ver se alguém estava acompanhando por aqui o assunto da botoeira. Telma, se você puder complementar.

01:07:40 Telma Micheletto: A gente fez aqui pelo Departamento de Segurança de Modos Ativos, junto com a instituição Adeva, algumas vistorias em campo, com as pessoas com deficiência visual. E, assim, teve alguns probleminhas pontuais na botoeira,

mas não é para dizer que a botoeira, no geral está ruim, não é verdade. Porque ela, inclusive, tem uma resolução do Contran que está sendo atendida e assim, no geral, ela está atendendo bem as pessoas com deficiência. Então, assim, a pessoa com deficiência, ela prefere o piso tátil, que sejam colocados mais pisos táteis na cidade. Pisos táteis, direcional e de alerta. Porém, a botoeira sonora para elas o som do semáforo é muito válido. Então, assim, e está sendo bastante efetivo. Alguns ajustes assim em relação ao som, por exemplo, a caixa da botoeira, localizador, já que tem o direcional, que leva até a botoeira, não precisa ser tão alto, ele pode ser mais baixo. Sons que fica num cruzamento, que já estão separados por botoeiras que ficam de um lado numa faixa de outro, devem ser melhor colocados na hora que a pessoa perde. Então são situações que a gente está ajustando com o pessoal que está implantando novos semáforos. Então, assim, não é que deu errado, está dando certo.

Eu tenho a pesquisa, se vocês quiserem ver, eu tenho o relatório que a gente fez. Para gente, as quarentas botoeiras que foram colocadas na Borges Lagoa em cinco cruzamentos, que é da rota da Vila Clementino, ela está ajudando muito até a gente buscar as botoeiras que a gente já consiga sanar esses problemas, mas, no geral, está sendo muito bom para as pessoas com deficiência visual e sem.

01:09:38 Luciana Trindade: É muito importante a Telma falar que não é só para a pessoa com deficiência visual, é para a população como um todo. Porque hoje, todo mundo celular na mão, ninguém presta mais atenção em nada. E o som, de alguma forma, vai ajudar a orientar aí com segurança.

01:09:54 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu acho que é importante.

01:09:56 Telma Micheletto: Ótima colocação, porque a gente sentiu isso em campo. Então, uma das coisas que a gente colocou no trabalho é isso, porque serve para todas as pessoas. Então, a gente está tentando tirar algumas coisas. Por exemplo, aquele negócio: Ah, pede por três segundos para modo sonoro. Às vezes, a pessoa que não tem a deficiência, ou, que não precisa dela, às vezes a pessoa precisa, aperta também. Se não precisa, a pessoa, às vezes, está apertando porque está falando isso. Então tem algumas coisinhas que a gente tem que acertar. É só quando a pessoa realmente precisa, ela aperta, não é para todo mundo apertar. Se você não tem essa necessidade, para não ficar o tempo todo, porque surge alguns incômodos nos bairros, só que a gente também

entende que a população precisa ter empatia com as pessoas, com o dispositivo. E a população também não entende para que é. Então, a gente também está tentando fazer com a imprensa, um trabalho de divulgação e mostrar que essas pessoas precisam desses dispositivos. Está sendo bem bacana, a gente está acreditando bastante. A gente está com essas outras cinco rotas acessíveis para ser implantada, no plano de metas. E temos traçadas mais de vinte e cinco rotas para pessoas com deficiência, que a gente recebe solicitação.

01:11:13 Dawton Roberto Batista Gaia: Acho que o importante, Telma, é que sempre é uma experiência que está sendo vivenciada e aprimorada a cada parte dessas implantações. Cada vez que se que se implanta um local diferente, com comportamento diferente das pessoas, sempre vai ter parte do estudo que vai fazer com que melhore essa questão. Surgiu lá, eu lembro, na primeira parte da pesquisa, surgiu que quando você põe em quatro pontos no cruzamento, quem estava com problema o visual, terminava não identificando muito a questão da direção da botoeira, do som da botoeira e terminava se perdendo no momento da travessia. Algumas pessoas se perdiam e algumas pessoas não. Mas acho que o importante é o seguinte, que nesse momento está se identificando os problemas que foram que foi implantada. Está se identificando os problemas, e à medida que eles vão surgindo, a CET está se propondo a fazer essas mudanças e melhorando atender, realmente, cada problema. Há solução a cada problema que surge. Porque é isso mesmo. É um elemento novo, embora tenha muito tempo, mas, é um elemento novo, precisa ser colocado, porque é uma necessidade deste grupo específico. Então, essa questão da empatia, realmente, é muito significativa. Porque eu me lembro a primeira vez que implantaram na Martinez de Carvalho, quase trinta anos atrás. Quando implantou na Martinez de Carvalho, era o prêmio da Telesp. Na época, foi desativado porque o barulho incomodava as pessoas que moravam na região. Um dos motivos que foi desativado, foi problema do barulho, então, isso foi modificado, colocaram um som que interfere menos com as pessoas do próprio ambiente. Mas é isso, é amadurecimento do projeto. E com certeza, vai se chegar a um ponto ideal e um ponto de equilíbrio, onde as pessoas que estão convivendo com esta situação consiga de fato ter segurança no momento da travessia, conseguir compreender este sinal. E as pessoas que estejam na região compreendam e aceite que, realmente, é necessário este elemento para aquelas pessoas é. Tudo que é novo, existe, de um lado, uma resistência. Quem está sendo atendido, está sendo beneficiado, está satisfeito, está contente de que é um

elemento novo. Isso vai terminar ocorrendo nas duas apresentações aqui. Porque quando você fala do semáforo piscante, do vermelho piscante, é muito claro que o que faltou neste. Eu estou vendo, viu Meli, depois eu te dou a palavra é, viu Meli? Eu não esqueci de você não. O que está faltando.

01:14:27 Meli: É importante, é sobre esse assunto.

01:14:30 Dawton Roberto Batista Gaia: Não, perfeito. Eu acho que o importante é o seguinte, está muito claro que faltou comunicação. Faltou a comunicação. E sem a comunicação, as pessoas não compreendem, não é fácil. Realmente, é um desafio muito grande que a CET tem pela frente e tem que vencer esse desafio. A palavra é sua, Meli.

01:14:50 Meli: É isso. Acho que a Telma esqueceu de mencionar a Comissão Técnica de Mobilidade a Pé e Acessibilidade da NPP, realizou um trabalho, inclusive foi apresentado aqui na Câmara Temática e chamou a atenção da área responsável, onde mostrou que a intensidade do sinal sonoro atrapalhava a travessia da pessoa com deficiência visual. Então, tinha nos quatro pontos, nós fizemos com o pessoal da Lara Mara, acho que era umas dez pessoas. Várias atravessavam em diagonal porque elas iam em direção ao barulho mais intenso que era de um ponto só. Então todas iam em direção àquele. Então, não era só o barulho, mas a intensidade do sinal sonoro, também é um aspecto importante. Mas, Luciana, depois nós publicamos o relatório lá no ponto de vista da NPP, depois eu te passo, está bom?

01:15:58 Dawton Roberto Batista Gaia: Gente, acho que se não tem mais ninguém inscrito, nós vamos passar para a segunda pauta: Priorizando a programação semaforica. Você quer falar mais alguma coisa, Telma? A Luciana está com a mão levantada, não?

01:16:19 Telma Micheletto: Esse trabalho que a Meli citou foi bastante importante também para a gente. A gente fez também outro relatório com a Adeva e para pontuar essas questões dos problemas do equipamento mesmo. O que a gente não pode deixar de pontuar é que precisa. São equipamentos, relativamente, novos que precisam ser ajustados. A gente não pode perder de encontrar, de ir fazendo esses ajustes, porque já é uma coisa que a gente demora tanto para sair. Eu até fico preocupada, se a gente ficar só criticando, precisamos então, juntar e acertar as soluções. Que nem a Meli falou da

diagonal, Meli, algumas pessoas, mas a maioria delas eu não vi atravessando na diagonal e a gente fez várias vistorias com a Adeva também. O Sidney, também da Secretaria da Pessoa com Deficiência, mas são ajustes que precisa ser feito.

01:17:27 Meli: É, mas essas poucas pessoas podem ser as pessoas acidentadas. Então, a gente não pode eliminar, ou, não dar tanta importância, mesmo que fosse uma pessoa, isso quer dizer, nós fizemos até com poucas pessoas, porque foi quem chamou a atenção, só para deixar bem claro, foi o professor delas. Então nós testamos com duas pessoas, mas eu tenho certeza de que se fizéssemos com outras pessoas também daria problema. Se for o caso, Telma, a gente pode até repetir, se continuar com o problema lá

01:18:06 Telma Micheletto: Não, a gente foi pontuado pela área semafórica, inclusive o Ager está aí. Ele também recebeu esse relatório que nós fizemos Resultado do Adeva. Que a gente fez duas vistorias com oito pessoas em cada vistoria, com os monitores também, e no geral, o entendimento final é que o resultado foi muito bom, com alguns ajustes por fazer. Se o Ager tiver algum comentário, acho até interessante ele colocar. Ele participou bastante da parte semafórica.

01:18:33 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu vou passar a palavra para o Ager responder e já vou pedir para ele entrar com apresentação dele logo em seguida. Se ninguém tiver.

01:18:40 Michele Perea Cavinato: Não é o Ager que vai fazer, a apresentação é do Adelmo.

01:18:43 Dawton Roberto Batista Gaia: É do Adelmo? Desculpa, Adelmo. Então vai lá, Ager.

01:18:47 Ager: Não, não tenho comentários. A Telma está administrando esse assunto das botoeiras sonoras, acho que ela está falando, é verdade, eu não tenho que complementar, está bom?

01:18:58 Dawton Roberto Batista Gaia: Não, mas é isso mesmo. A observação da Meli, realmente, é muito pertinente. Realmente teve uma pessoa que, por algum motivo, teve o problema de um local de onde estava vindo o som, precisa ser pesquisado e precisa ser

de alguma forma resolvido da melhor forma possível, e é isso que tenho certeza absoluta que está sendo feito. A Telma colocou aí, foram lá, fizeram vistorias, fizeram reuniões, estão tentando resolver esse problema, e eu acho que a intensidade do som realmente pode ser muito significativa, nesse caso específico com relação ao deficiente visual. Bom, Adelmo, a palavra é sua, boa tarde.

01:19:41 Michele Perea Cavinato: É que o Cucci. Cucci, muito obrigada pela apresentação.

01:19:44 Dawton Roberto Batista Gaia: O Cucci vai sair da reunião?

01:19:46 Michele Perea Cavinato: Não, mas ele fez a apresentação da primeira pauta, só agradecer.

01:19:50 João Cucci: Eu continuo acompanhando, eu que agradeço a oportunidade e estou sempre à disposição. Obrigado.

01:19:58 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito obrigado.

01:19:59 Michele Perea Cavinato: Teu fã clube aqui está te mandando um beijo. Adelmo, vamos lá, a palavra é sua. Diretor de representações aqui. Muito bem-vindo.

01:20:15 Michele Perea Cavinato: Muito obrigado. Obrigado pelo convite. Obrigado ao Johnson que indicou e espero trazer uma contribuição aqui com a experiência de campo, a experiência de rua. Esses anos todos, além da diretoria de representação, esses anos todos junto à população. Eu acho que a primeira coisa a ser pontuada, além de dar os parabéns pela pesquisa toda, para Lilian e para toda equipe. Uma coisa importante a ser pontuada, é o seguinte, a CET tem um corpo técnico, ainda tem, apesar de tudo, um corpo técnico extremamente capaz, extremamente competente. Só não se faz mais, só não se faz melhor, porque a ingerência política e todo mundo sabe disso, estou chovendo no molhado. A ingerência política é muito forte, é muito grande, é muito poderosa e no final das contas, é ela que acaba ditando os resultados. Este corpo técnico, eu vou reforçar isto, ele vem resolvendo, não apenas os problemas do dia a dia, que acontecem, durante esses anos todos na rua, com relação a semáforo, principalmente. Mas, muito

mais do que isso, passando por cima de muito mais, passando por cima não, resolvendo muito mais coisas do que simplesmente as questões técnicas e as questões práticas de instalação de semáforo, de funcionamento de semáforos. A questão principal, que eu vejo na rua, que eu vi na rua, durante todos esses anos, já estou fora da companhia um ano e meio, mas continuo pela prática, a gente continua observando nas idas e vindas, a questão principal é educação. Esta é a questão principal e, infelizmente, isso nós temos cada vez menos em termos de educação de trânsito, em termos da atuação da companhia na educação de trânsito, cada vez menos, ou, cada vez nada, cada vez praticamente nada. O pouco que tínhamos, foi praticamente dizimado, está sendo dizimado, E isso reflete, é claro, no comportamento da população, reflete na questão semafórica. O que priorizar na programação semafórica, tudo, temos que priorizar tudo, mas aí não se prioriza nada. Então, todas essas demandas que foram percebidas, não só na pesquisa, mas que já vem de um longo tempo, a CET trabalhando em cima, o corpo técnico trabalhando em cima da questão das pessoas com deficiência, na questão de toda a mobilidade da empresa. Tudo isso vem sendo trabalhado pela empresa com muita propriedade nesses anos todos, mas, como por exemplo e a gente pode deixar muito claro neste exemplo, a ingerência política que se deu na questão do vermelho piscante. O vermelho piscante foi implantado, mas não houve nenhuma comunicação ao principal interessado nisso, que é a população. Então a população continua não sabendo o que significa o vermelho piscante, como é que ele funciona, para que que serve e por que ele está ali. A questão do semáforo de pedestre, a população acha que isso, que aquilo, vem também de uma questão da própria dinâmica da sociedade que veio sendo alterada nesses anos todos por conta, não só da pandemia, mas isso vem antes da pandemia, por conta da do vandalismo. Depois, a pandemia acabou atrapalhando bastante qualquer iniciativa, qualquer trabalho em cima disso daí. Mas, o vandalismo leva, no caso do pedestre, a essa certeza: para que eu vou acionar a botoeira se não está funcionando, se não vai funcionar, se vai demorar. Dentro disso, a questão do ciclo. O ciclo vem sendo diminuído constantemente na cidade. Isso porque a própria área técnica da companhia, a própria área de semáforo da empresa, os próprios integrantes dessa área foram verificando, foram vendo, que as coisas estavam mudando. Quando eu entrei na companhia, há trinta anos atrás, mais de trinta anos atrás, a velocidade dos veículos, a fluidez veicular era o ponto principal. Esse era o ponto a ser trabalhado, o pedestre praticamente não existia naquela época dentro da CET, na visão da CET, na visão semáforo, praticamente ele não existia. É claro, tinha lá o seu tempo, as coisas

funcionavam, mas não era a prioridade. A prioridade era a fluidez e isso a gente percebeu claramente que o corpo técnico assimilou durante esses anos todos essa mudança. Foi assimilado durante esses anos todos. O que nós temos, de novo, são essas idas e vindas, porque trânsito deveria ser uma questão uma política de estado, estado, no caso município, deveria ser uma política de estado e não de governo. Mas nós não temos essa, infelizmente, nós não temos essa cultura, não temos cultura nenhuma a respeito das cidades e a cidade de São Paulo é única. Ela não tem parâmetro, se me permite no mundo, eu acho que não tem, exatamente por conta desse caldeirão todo de falta de cultura nas questões todas. As pessoas têm dificuldade de viver em condomínio e as pessoas têm dificuldade de viver na cidade, de compreender a mobilidade, de compreender o seu papel na mobilidade, de compreender o quanto ela tem que aguardar e o quanto ela tem que agir, o quanto ela tem de responsabilidade em tudo isso. Então, é a priorização da programação semaforica, ela vem já de um bom tempo, sendo feita pela própria companhia na questão do pedestre, muito propriamente o Ager deve falar sobre isso daqui a pouco. Porque o pedestre é onde começa tudo. Demorou um pouquinho para que muita gente botasse isso na cabeça de que ali, no pedestre, onde começa tudo. Mas também, há de se levar em consideração, na priorização da temporização semaforica, a questão da quantidade de gente. Então, se eu tenho um corredor que tem ali, é uma passagem de ônibus bastante forte, um volume de ônibus bastante pesado, principalmente nos horários de pico. Quem eu tenho que priorizar? Numa Radial Leste com Apucarana quem eu tenho que priorizar? E em vários outros pontos? Eu acho que as pesquisas, sim, têm que ser feitas pontualmente porque a cidade é uma microcidade em cada cruzamento, praticamente. Difícil dizer que há um cruzamento igual ao outro dentro da cidade. Então, a priorização semaforica, vou me repetir, mas já vou encerrando também, porque eu sei que o tempo tem mais muito mais gente para falar, com muito mais propriedade do que eu. A priorização, tem que ser pesada a cada minuto, a cada momento. Uma outra coisa que interfere muito nisso, que é exatamente a falta de uma política de estado, é a questão dos equipamentos. Nós sofremos muito com mudanças de equipamentos, com a adoção de equipamentos que sequer estavam devidamente homologados. Muitas das coisas foram feitas à revelia dos técnicos da CET, sem consulta, de qualquer forma, atabalhoadamente e isso acaba resultando nessa percepção do pedestre, dos munícipes de que as coisas não funcionam, de que as coisas estão ali por estar, e ele acaba agindo dessa forma e acaba dando esses números que a pesquisa nos trouxe. É claro, a pesquisa pode ser aprimorada sempre, sem dúvida, mas é um

trabalho de fôlego, um trabalho bastante importante e com esse aprimoramento, acredito que vá nos ajudar bastante em tudo. Só para encerrar. De novo, se não tivermos uma política de estado, se não tivermos alguma coisa permanente, alguma coisa perene, alguma coisa que funcione, que a gente possa, que a empresa possa trabalhar para valer vai ficar difícil de atender a todos os detalhes, a todos os detalhamentos que a população espera. A companhia, além dessa questão que eu falei da questão dos equipamentos, temos também o grande problema do esvaziamento da própria empresa. Se nós tivéssemos hoje uma operação condigna com o tamanho da cidade, que fosse condizente com o tamanho da cidade muitas dessas demandas estariam atendidas. Porque em cruzamentos importantes, em cruzamentos grandes, o semáforo sozinho não dá conta de resolver todos os problemas, precisa do agente. Precisa do agente atuante, ele faz a diferença, ele pode resolver muitos desses problemas que foram apontados, principalmente, as questões de mobilidade das pessoas com deficiência, principalmente, com todas as pessoas, não só com deficiência, de mobilidade, com deficiências físicas, mas também a questão dos idosos, que cada vez mais vão engrossar o número de pessoas na população, porque estamos envelhecendo e estamos vivendo mais, isso é fato. Então, tudo isso tem que ser levado em conta dentro de uma política de mobilidade e, infelizmente, a política de mobilidade, ela depende dos comandantes de plantão. Esse é um dos grandes problemas. Priorizar, só para fechar e falar exatamente do tema que foi proposto, priorizar a CET sabe priorizar. São priorizados, por conta de detalhes de cada cruzamento, são priorizados aquilo que precisa, ou no caso, o pedestre está sendo sempre priorizado. Eu falo que só para fechar, mas lembrei de mais uma coisa que é importante. A questão do vermelho piscante. São doze anos já de implantação do vermelho piscante e falta ainda muita informação, por conta de falta de educação de trânsito. Eu talvez tenha misturado um pouco todas as minhas falas, mas acho que eu consegui me explicar. Estou à disposição.

01:32:25 Michele Perea Cavinato: Adelmo, muito obrigada. Melissa, deixa eu te pedir uma coisa, eu posso inverter, eu posso chamar o Johnson porque eu acho que ele vai complementar a fala do Adelmo.

01:32:35 Meli: Não, é só rapidinho, só queria observar para o Adelmo que o pedestre está dentro do ônibus, que o pedestre é usuário de ônibus antes de embarcar ou desembarcar. Então, eu sugiro que, estou à disposição, aliás, nós todos, eu me coloco em

nome da Câmara Técnica de Mobilidade a Pé, já que ele está fazendo uma fala que é de tanta responsabilidade. Que nós estamos à disposição para atualizá-lo a respeito da forma como o pedestre, a mobilidade a pé, deve ser priorizada. Então, porque essa sua observação, por exemplo, esse exemplo da Radial Leste, eu temo que não tenha sido muito feliz, porque o pedestre que está, então, não dá para você dar prioridade para o transporte coletivo, principalmente, porque são em corredores de ônibus onde há muito atropelamento. Então, aqui nós da cidade a pé, da Câmara Temática de Mobilidade a Pé, estamos à disposição para colocá-lo, para atualizá-lo em cima de novas tendências, de novas diretrizes que têm sido adotadas no mundo todo, que eu sei que a CET também está preocupada com isto. Para que você se atualize e não comprometa o nome da CET, é isso, obrigada.

01:34:18 Adelmo: Não, não tentei comprometer o nome da CET. Como eu repeti várias vezes, o corpo técnico da companhia é mais do que capaz, apesar de ter sido muito dilapidado nesses anos todos. Evidente que o pedestre sempre é prioridade. Eu concordo plenamente. Agora, entre um ônibus com cem pessoas, entre vários ônibus com cem pessoas e um grupo de pedestres de dez, quinze pessoas. O que priorizar na programação semafórica? Esse é o ponto que eu coloquei.

01:34:51 Dawton Roberto Batista Gaia: Johnson?

01:34:55 Johnson: Dawton, obrigado mais uma vez pela oportunidade. Obrigado, Michele. Eu sugeri a pauta e sugeri, também, o apresentante. Primeiro, quero agradecer, o excelente trabalho do Cucci, já é difícil apresentar, e apresentar algo que a gente não participou, fica mais difícil ainda, isso somos. Isso só mostrou o brilhantismo do Cucci aí em apresentar, em fazer um resumo. Só demonstra o conhecimento que ele tem. A questão do seu Adelmo. Eu sou suspeito para falar do seu Adelmo. Eu me espelho muito nele, como você bem colocou, ele foi diretor de representação, venho aprendendo com ele, venho aprendendo com o Marcelo Moraes. E tento pelo menos chegar aos pés desse que me antecedeu aí na fala. O seu Adelmo, eu sugeri porque ele, além de um técnico responsável, de ter a visão técnica, ele é pedestre e ele utiliza o transportes coletivo. E se o Adelmo, é bom deixar claro isso, se o Adelmo.

01:36:14 Adelmo: E idoso.

01:36:16 Johnson: Idoso, eu não queria falar isso. Mas, tudo bem, mas ele utiliza o transporte coletivo. Ele optou por isso. O seu Adelmo, eu não sei se eu poderia falar isso, o seu Adelmo optou por não ter automóvel. Então, ele é um técnico, ele tem a visão técnica, mas ele tem a visão de usuário e, principalmente, hoje ele é independente. Eu sei que a nossa capacidade técnica, a capacidade técnica de nós, empregados da CET, ela é acima da média, como eu já falei até nessa Câmara Temática. Os técnicos precisam ser valorizados. Só que o seu Adelmo, ele é técnico, ele é usuário e hoje ele é independente. Ele não tem a barra política para não falar o que realmente precisa nessa Câmara. Por isso, que eu o indiquei e acho, na minha opinião, que ele deveria participar, constantemente, como membro dessa Câmara, porque iria contribuir bastante. Michele, mais uma vez, muito obrigado pela oportunidade.

01:37:35 Michele Perea Cavinato: Johnson, obrigada. As reuniões são abertas, Adelmo, eu te incluo aqui no e-mail sobre essa pauta.

01:37:50 Dawton Roberto Batista Gaia: Mais do que estendido o convite, Adelmo. Você possa participar das nossas reuniões aqui com as outras pessoas. Não sei se nós temos o e-mail dele, passar para ele os convites das câmaras temáticas para ele participar aqui.

01:38:07 Adelmo: Agradeço muito.

01:38:10 Dawton Roberto Batista Gaia: A nossa Câmara aqui, ela, realmente, ela está abrindo constantemente a possibilidade das pessoas externar suas opiniões, com bastante transparência. E foi um posicionamento técnico seu de vivência, de convivência, que você teve aqui na CET. E é isso mesmo. Muito obrigado pela sua fala, pela sua apresentação. E participe mais.

01:38:44 Adelmo: Agradeço muito, estarei à disposição.

01:38:47 Dawton Roberto Batista Gaia: Não sei se tem mais alguém. Não vejo mais inscrito aqui nesse assunto. Acho que nós podemos ir para o terceiro, a terceira pauta, Mi?

01:39:01 Michele Perea Cavinato: Vamos lá. Opa, o Richard. Richard, siga.

01:39:09 Richard: Oi gente, bom dia. Vou fazer um comentário. Que o Adelmo falou aí que há trinta, quarenta 40 anos atrás, era como se o pedestre não existisse para CET, mas tem alguns pontos aqui que, sinceramente, parece que esta visão prevalece. Aqui no Itaim, isso é muito significativo. Implantaram, modernizaram todo o semáforo, mas não foram acrescentados semáforos para pedestres. Alguns, onde tem semáforo para pedestres, eu já cheguei a contar dois segundos. Ele é aberto no verde, no cruzamento aqui da Horácio Laffer com a faria Lima, dois segundos, literalmente. É complicado. Questão tempo cruzamento aqui com, acho que eu comentei isso na outra reunião. Estou reforçando que o fluxo é sentido único, e mesmo assim não tem semáforo. A gente depende do semáforo dos carros para atravessar. Então, tem essa crítica à política semafórica, pelo menos aqui nesta região.

01:40:32 Michele Perea Cavinato: Obrigada. Só queria complementar uma coisa. Ao longo desses anos, eu acho que a visão da CET mudou muito. A mobilidade ativa foi muito enfatizada, o carro perdeu muito da importância. Hoje a mobilidade ativa está muito mais preocupada, a preocupação com a mobilidade ativa é muito maior. Então, os programas são voltados para o pedestre, são voltados para o ciclista. Não sei se eu estou conseguindo me expressar, mas eu queria só deixar esse registro, que o pedestre. Pode falar Adelmo.

01:41:12 Adelmo: Obrigado, é exatamente. Eu não sei se eu fui claro também nisso. Essa visão que veio de quando lá de noventa até hoje, essa visão foi realmente mudada e hoje está mudada. Hoje está realmente mudada, o que interfere muito em tudo isso. E o que a população não consegue ver na prática, são essas mudanças que são feitas sem um trabalho técnico contínuo, sem que os nossos técnicos, às vezes, sejam até consultados. Essa modernização que está sendo feita agora me desculpe, mas é uma piada de mau gosto, é um negócio, é uma coisa assim inadmissível, esse seria o termo. Porque, de novo, as coisas vêm de algum lugar, não da CET, não são consultados os técnicos para se fazer as coisas. O dinheiro que está sendo colocado nisso, se fosse aplicado na CET, ele seria muito menor e muito mais bem aplicado. Então, hoje nós não temos operação de trânsito na rua, nós não temos agentes na rua suficientes para atender uma cidade desse tamanho. A cidade de São Paulo, me desculpe, agora eu

preciso abrir um pouquinho de tempo. A cidade de São Paulo — e isso eu falando aqui, parece que eu estou jogando no molhado — porque todo mundo sabe, mas acho que é importante você colocar. Ela não depende apenas dos onze, doze milhões de habitantes que ela tem aqui dentro. Ela não existe só por isso, são praticamente vinte milhões de habitantes na região metropolitana que vem para cá, não todos os vinte de uma vez, mas todo mundo vem para cá. Todo mundo precisa da cidade, todo mundo utiliza a cidade. Então, um porte desse tamanho, nós precisamos de uma operação de trânsito que seja feita a essa altura. Nós precisamos de agentes, nós precisamos de gente, máquina só no cruzamento não dá conta. A máquina só, por melhor programada que ela esteja, ela não vai dar conta, porque sempre haverá uma questão pontual, que ela não vai conseguir resolver. Então, tudo isso acaba levando a população a um descrédito da própria companhia. E me parece que, em algum momento, em algum momento não, me parece que isso, para alguns, é interessante esse descrédito. De novo, voltando à questão das máquinas e dessa modernização semafórica que foi pontuado agora há pouco, com dois segundos de verde na travessia de pedestre. É um problema pontual de uma máquina que, claro, já deve ter sido resolvido. Mas, é um problema que vem vindo acontecendo, porque as coisas são enfiadas goela abaixo. Olha, vai ter aí uma mudança e vocês que se virem. Muito pouca gente sabe, mas muitos dos técnicos desta empresa que está fazendo agora, hoje, essa modernização semafórica, foram treinados pela própria CET, de forma informal. Por quê? Porque os nossos técnicos viram que eles não tinham condição de trabalhar na rua, e foram lá e disseram: olha, aqui, você tem que fazer isso, ali, você tem que fazer aquilo. Foram obrigados a fazer isso, praticamente. Nós tivemos casos de cruzamentos que ficaram dois, mais de dois meses inoperantes com todo o dia, gente operando na mão, o operando manualmente o cruzamento, para depois um grupo de técnicos nosso ir lá. Técnicos dá sinalização, ir lá e resolver o problema. Isso, a população não sabe por que é difícil de fazer essa informação chegar até a população. População tem mais o que fazer do que ficar se preocupando com esse tipo de coisa. Ela quer o quê? Ela quer que as coisas funcionem e se as coisas não funcionam, a culpa não é da empresa que está que ganhou a PP, a culpa é da CET. Agora, reverter esse quadro, ele é muito difícil para nós, para nós que eu digo, para quem ainda está dentro da empresa. Então, eu acho importante que as pessoas saibam disso. Desculpe.

01:45:37 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu acho o seguinte, acho não, tenho certeza absoluta. Como você colocou lá no início, a CET faz o melhor que pode com o que tem,

com toda certeza, temos excelentes profissionais e não tenho dúvida nenhuma que não partiu de ninguém da CET colocar lá dois segundos na travessia de pedestre, tenho certeza absoluta. E esta mudança, que vem com a, é um amadurecimento da empresa em pensar em mobilidade ativa hoje. Isso está sendo pensado cada vez mais. Estamos longe ainda de chegar no ponto ideal, mas estamos caminhando nessa direção, com toda a certeza é esse nosso papel aqui nessa Câmara Temática. Cada vez que se traz uma proposta nova, cada vez se apresenta uma pesquisa nova. Cada vez que se fundamenta alguma coisa que de alguma forma vai colaborar com o que está se pretendendo implementar no viário. Daqui saíram várias propostas, muitas propostas. Recentemente saiu a área da Liberdade, que trata do final de semana onde as pessoas possam caminhar livremente, e andar com bastante segurança, então.

01:46:58 Adelmo: Excelente iniciativa.

01:46:59 SPK_1

Eu não tenho dúvida nenhuma que, por parte da CET, posso defender com muita tranquilidade a CET. Estou na CET, quarenta e cinco anos já que eu tenho de CET, então eu posso defender A CET de todas as formas e com todas as letras.

01:47:19 Adelmo: Assim como eu, também faço.

01:47:21 Dawton Roberto Batista Gaia: Está muito claro que a gente, que todos nós estamos num processo de melhoria contínua e é isso que nós temos que buscar. Eu vou passar a palavra para o seu Élio, que nós temos que mudar a pauta, se não a nossa reunião vai embora.

01:47:38 Adelmo: Obrigado.

01:47:39 Michele Perea Cavinato: Dawton, lembrar também, quanto ao esvaziamento que o Adelmo falou, nós estamos perto de um concurso público, que pelo que eu entendi, é de forma crescente. Esse ano é uma quantidade de pessoas, o ano que vem uma segunda quantidade até chegar em dois mil técnicos. É isso, Johnson? Corrige aí.

01:47:58 Johnson: Além das duzentas e cinquenta e quatro vagas imediatas, ele vai formar um cadastro de reserva que pode chegar à contratação de dois mil empregados. Mas isso, claro, como bem colocou o senhor Adelmo, depende de vontade política.

01:48:22 Michele Perea Cavinato: Certo, vamos lá, seu Élio.

01:48:24 Élio: Essa questão da modernidade, ou das melhorias, gostaria de lembrar que em dois mil e dezessete Secretaria, então, de Trânsito e Transporte mudou seu nome de Secretaria de Mobilidade e Transporte. Entretanto, a CET continua medindo trânsito, ou seja, ela mede a mobilidade do trânsito em quilômetros e até aumentou recentemente a área de medição disso. Ou seja, o que continua contando são veículos e quando ela deveria também se atualizar, porque, na verdade ela está deveria movimentar pessoas e não veículos. Então, ela deveria deixar de medir o congestionamento para medir mobilidade em pessoas por quilômetro por hora. Era isso.

01:49:38 Michele Perea Cavinato: Vamos lá, aproveito que o senhor está com o microfone aberto. Dinâmica dessa próxima pauta: Influência do semáforo de três estágios, na prática de não observância da preferência aos pedestres e ciclistas. A ideia é que vocês apresentem qual objetivo desse assunto e o Ager está aqui para poder conversar com vocês sobre essa proposta. Pode ser feito dessa forma, seu Élio, como o senhor pensou?

01:50:06 Élio: Pode, eu tenho uma transparência aqui, mas eu não sei se precisaria de transparência para falar.

01:50:15 Michele Perea Cavinato: Fica à vontade.

01:50:16 Élio: É que, será que eu consigo? Aqui é partilhar?

01:50:21 Michele Perea Cavinato: Isso se o senhor quiser me passar, eu partilho para o senhor, compartilho.

01:50:55 Élio: Eu acho que não vou conseguir colocar aqui, não. Eu acho que eu vou abordar só falando. Michele.

01:51:25 Michele Perea Cavinato: Seu Élio, fica à vontade se o senhor quiser me passar eu compartilho aqui, passa pelo WhatsApp.

01:51:31 Élio: Acho que.

01:51:31 Michele Perea Cavinato: Se o senhor quiser falar só, vamos lá.

01:51:35 Élio: Bom, o que acontece é que o artigo trinta e oito, na cidade de São Paulo, ele não é praticado, ou observado pelos motoristas. Porque, no semáforo, na conversão, o motorista tem prioridade sempre, porque, o pedestre, teoricamente, estaria detido da travessia, diferente do semáforo nos Estados Unidos, de Nova Iorque, por exemplo, em que a travessia é feita em conjunto, pedestre e veículo no mesmo sentido. E aí o artigo trinta e oito é observado, o que não acontece aqui em São Paulo. O que acontece? Os motoristas praticam aquilo que eles conhecem. Eu tive o caso de, em Pinheiros, no semáforo antigo fazendo travessia, quase ser atropelado e ainda a motorista, era uma mulher, que me deu bronca porque eu estava atravessando, quando estava aberto para ela. Ou seja, os motoristas só sabem quando está aberto ele tem prioridade para ir para frente ou para fazer conversão. O segundo caso que prova isso é o atropelamento do Wallace na Marquês de São Vicente, em que o motorista falou que ele não viu o Wallace, que era ciclista, porque não é observado o artigo trinta e oito, ou seja, as pessoas entram, absolutamente por causa desse dessa prática dada pelo semáforo de três estágios. Era basicamente isso.

01:53:55 Michele Perea Cavinato: Ager, você pode fazer algum comentário sobre esse exposto?

01:54:03 Ager: Sim. Na verdade, eu tenho algum material, eu posso mostrar para vocês. Eu acho que aí esclarece para o grupo o questionamento do senhor Élio. O meu tempo foi um pouco curto para preparar o material, então ele não está, esteticamente, não está muito bom, mas está aqui. Eu acho que dá para a gente mostrar. Eu posso compartilhar a minha tela, Michele?

01:54:40 Michele Perea Cavinato: Ager, vamos lá.

01:54:44 Ager: Está indo? Tá compartilhando ou não?

01:54:54 Michele Perea Cavinato: Está. Alameda Santos com Augusta.

01:54:59 Ager: Antes eu vou falar sobre o artigo trinta e oito. Se eu consigo só apresentar aqui, porque aí fica um pouco maior. É isso aí. Então o artigo 38, ele diz isso para o condutor, o motorista: Antes de entrar à direita ou à esquerda, em outra via ou em lotes lindeiros, o condutor deverá ficar um pouco mais à esquerda, ou mais à direita. No parágrafo único, que foi o solicitado para esclarecer para vocês. Durante a manobra de mudança de direção, o condutor deverá ceder passagem aos pedestres e os e aos ciclistas, aos veículos que transitem em sentido contrário da pista da qual ele vai sair. Ou seja, o condutor. Ele deve dar sempre a preferência para o pedestre que esteja passando ou o ciclista. Como é que a gente tenta explicar isso numa configuração de semáforos. Por exemplo, esse é um cruzamento simples, ali da Alameda Santos, então a gente basicamente tem dois estágios. Então ali é um estágio veicular da Alameda Santos e o segundo estágio é o estágio veicular ali da Teixeira da Silva. Os pedestres, eles, nesse caso, atravessam durante esse movimento, hora que esse veículo faz as conversões, ele deveria dar a prioridade para o pedestre. Então, o pedestre atravessaria numa condição segura, caso o motorista pare e respeite. Então, esse é um aspecto que a gente precisa considerar: o respeito do motorista ao pedestre. Em alguns cruzamentos, onde o volume de pedestres é muito grande, o carro não vai conseguir andar e o pedestre vai acabar tendo uma situação de conflito maior. Então a gente implementa em alguns cruzamentos, atendendo as regulamentações do contra Contran, os manuais do Contran, desculpa, da Senatran, da Secretaria. Essa configuração, então, por exemplo, o cruzamento da Rua Augusta com a Alameda Santos. Nós temos um estágio adicional no semáforo que é estágio casa. Desculpa, o desenho novamente, no qual os veículos estão parados e só atravessam pedestres. Peço desculpa, essa figura aqui não. Deixa eu só parar o compartilhamento, que a gente conversa melhor. Essa sugestão do senhor Élio. Tem algum algumas pessoas que sugerem isso. Seria durante os estágios de conversão veiculares, a gente teria verde para o veículo e verde para o pedestre, ao mesmo tempo, que é o conceito de verde compartilhado. Ao invés da gente ter aquele terceiro estágio ali no cruzamento da Alameda Santos com a Rua Augusta, nós teríamos somente dois estágios, um seria a Alameda Santos. E o pedestre teria um foco mais verde ao mesmo

tempo. Então, essa discussão, isso é utilizado em alguns países, por exemplo, Nova Iorque tem algumas cidade, alguns lugares aqui na Argentina, em alguns lugares também é utilizada essa configuração de você ter verde para o carro e verde para o pedestre ao mesmo tempo. Vantagem de utilizar o verde para o carro e para o pedestre, ao mesmo tempo. Seria a redução de tempos de espera tanto para o carro como para o pedestre. Principais desvantagens de você utilizar essa configuração sugerida pelo senhor Élio. É a incerteza do pedestre e do motorista com relação ao momento correto de atravessar. Então o pedestre vai ter verde, vai estar dando verde no foco dele e vai estar um carro virando sobre ele. Mesmo que o motorista respeite, a gente vai ter um carro virando sobre o pedestre. Seria a configuração sugerida. Em alguns cruzamentos da cidade, em que o volume de pedestres é um pouco menor e o volume veicular é um pouco menor. Isso até seria possível. Isso ocorre também em Nova Iorque. Em alguns lugares, você tem o verde para o veículo verde para o pedestre. Tem alguns cruzamentos que nós não temos essa configuração, mesmo em Nova Iorque, você tem um estágio específico para o pedestre. Então, qual seria a desvantagem da gente tentar implantar essa configuração aqui em São Paulo, o mesmo que acontece em Nova Iorque. Alguns lugares nós teríamos essa configuração. Alguns locais a gente não conseguiria colocar, não teria como colocar. Então você teria que ter um estágio adicional no semáforo. Esse é um problema, a gente, hoje, nós temos alguns problemas de padronização de na travessia de pedestre todo mundo sabe, tem cruzamentos que atravessam o ortogonal, tem cruzamento que a travessia diagonal tem cruzamento que tem semáforo, tem cruzamento que não tem semáforo. Então a gente já sabe que hoje já existe uma dificuldade de padronização. Se a gente criar mais uma dificuldade de entendimento para a população, então seria um problema adicional, além daqueles que nós já temos hoje. Esse é um fator. O outro fator é o seguinte, suponha que a gente adote essa sugestão do senhor Élio, que seria de verde para o pedestre de verde para o veículo ao mesmo tempo. A gente teria que ter uma campanha muito forte para a população. Tanto o motorista como o pedestre para entender essa situação nova. Essa configuração nova no começo da apresentação, ou no meio da apresentação, quando o João estava fazendo a dinâmica dele. A gente já percebeu que algumas pessoas, isso já saiu umas duas ou três vezes aqui na nossa conversa. O pedestre hoje não entende o novo tempo de pedestre, ou ele não entende o novo tempo de travessia, de começar o verde e concluir no tempo piscante. Então a gente ainda percebe, depois de anos, que a gente está com a nova configuração, a gente percebe que a população ainda não entendeu isso e nós vamos tentar implementar uma

nova configuração, uma coisa nova, então seria mais uma dificuldade para a gente. Vamos criar uma nova metodologia para atravessar. Se a população ainda não conseguiu nem entender a configuração anterior, esse é um aspecto. Outro aspecto para a gente implementar isso, a gente precisa do pessoal do Senatran, da Secretaria e de autorização para tentar implementar essa configuração. A gente pode pedir, tentar em alguns cruzamentos, começar isso de uma forma experimental. Ver o que que acontece. Só que o que a gente percebe hoje, o pedestre é muito vulnerável, todo mundo sabe, o grupo aqui sabe, a Meli, todos vocês, além dos técnicos, vocês também estão atravessando na cidade. Então a gente sabe que o pedestre, hoje ele é muito vulnerável e a gente criar uma nova configuração. Agora vamos testar dar verde para o carro e verde para o pedestre. Nós vamos matar pedestre. Isso daqui a alguns anos a população vai aprender, vai entender e vai achar que foi melhor. Será que compensa a gente arriscar um pedestre que eventualmente, um motorista desrespeite uma moto, desrespeite. Esse a preferência do pedestre. Será que vale a pena a gente arriscar para uma coisa que talvez lá na frente dê certo ou não? Então isso é uma coisa que a gente também tem que colocar na balança. Tem um terceiro aspecto, já que eu falei do Senatran. Voltando ao tempo do pedestre. O verde curto e o verde piscante. Se a gente andar em alguns municípios lindeiros aqui da cidade de São Paulo, da região metropolitana, ou seja, aqui do lado de São Paulo, têm diversos municípios que ainda não usam esse tempo novo de travessia e pedestres. E se a gente olhar do Brasil como um todo, muitas cidades ainda usam aquela coisa do verde grande e o piscante pequeno. Imagina a gente tentar implementar esse recurso novo no país todo, de dar verde para o veículo verde, para o pedestre ao mesmo tempo? Alguns vão perguntar, ah, mas em Nova Iorque funciona. Mas isto é uma cultura lá de trinta, quarenta, cinquenta anos, as pessoas já usam essa configuração lá. Ou seja, a gente teria que sair do zero, fazer um projeto, tentar começar isso, colocar em risco alguns pedestres. Porque é verdade, eu vou imaginar nós atravessando. Todos atravessando em um cruzamento, aí você tem verde lá no seu semáforo e aí você vai ter um carro passando no verde, então nós vamos colocar em risco uma parte da população, mesmo que seja um grupo pequeno, mesmo que os motoristas comecem a respeitar o pedestre. Então nós, um ponto de vista técnico com relação a esse assunto, o benefício dele da gente eventualmente reduzir um pouquinho de fila para o carro, reduzir um pouquinho de espera para o carro e talvez reduzir um pouco para o pedestre. Talvez isso não se justifique. Essa é a visão técnica com relação ao assunto, uma visão de realidade. A gente vai tentar transformar o que o código fala. Olha todo o carro que vai fazer, a

conversão vai respeitar o pedestre. Deveria ser assim, agora também tem um outro lado. O pedestre também, ele tem as regras do pedestre que o Paulo foi comentado. O pedestre precisaria de um treinamento. A gente não vai conseguir preparar a população toda para entender como é que funciona esse novo semáforo. Essa nova configuração, então achamos realmente desaconselhável a gente tentar isso, tentar usar aqui em São Paulo depois se reproduzir isso. A gente não vai conseguir fazer e realmente o benefício disso não supera o risco das implantações.

02:07:36 Dawton Roberto Batista Gaia: Deixa eu fazer um complemento, já que nós estamos falando de modernização semaforica, estamos falando de tempos de espera para os pedestres. Essa modernização semaforica que a Secretaria, na verdade, a prefeitura que está fazendo, a CET está trabalhando em conjunto. Estão sendo implantados os denominados semáforos inteligentes ou operação em tempo real dos novos semáforos aí na região do (...). O objetivo disso é facilitar a circulação de veículos, de pedestres do transporte coletivo, que é um elemento, o transporte coletivo, todos vocês sabem, é um elemento muito caro para sociedade, o subsídio é gigantesco. E a gente ainda pensa na gratuidade do sistema é um parênteses aqui só para vocês entenderem a gratuidade do sistema de transporte coletivo, a sociedade vai ter que pagar, nós vamos ter que pagar. É uma coisa importantíssima. A gente sabe que a população é pobre e precisa. Mas, voltando ao foco do semáforo, a gente precisa os semáforos novos, inteligentes, eles vão trazer uma redução nos tempos de ciclo, redução nas esferas ou melhor aproveitamento no sistema viário. Então isso é uma política também que ajuda nas travessias de pedestres, na segurança, na segurança veicular. Esse é um fator que também está entrando, que também ajuda na temporização e na segurança da população.

02:09:20 Ager: Estou à disposição para algum comentário, algum esclarecimento?

02:09:27 Élio: Primeiro, essa sinalização de Nova Iorque era aqui em São Paulo também. Então a criação de três estádios foi da CET. Precisamos fazer se correção histórica. Eu acho que simplesmente defender, está correto, mas eu acho que precisamos evoluir nisso de alguns estudos, por exemplo, nós fizemos um levantamento em dez semáforos e a maioria da travessia é feita no vermelho, ou seja, na hora que o veículo vai fazer a conversão que as pessoas atravessam. Então eu precisaria fazer algumas medições para

vocês verem que não é, não funciona como o no terceiro estágio, que é do pedestre. Não é observado isso. Era isso.

02:10:36 Luciana: Michele. Eu tinha pedido para falar, mas eu não estou conseguindo manter a minha mãozinha levantada.

02:10:36 Michele Perea Cavinato: Vai lá, Luciana.

02:10:56 Luciana: Bom, eu tenho algumas considerações importantes. Primeiro que a Alameda Santos ela como um todo, e todas as suas travessias são problemáticas. É, eu tenho como exemplo ali (...), que é bem próximo do parque Trianon, uma esquina da (...) com Alameda Santos. Ali é uma travessia também com esses tempos semafóricos confuso. Enquanto pedestre, é super perigoso de atravessar. Eu, inclusive naquele cruzamento não tem faixa de pedestre, eu já fui quase atropelada ali. Então assim, é complexo a travessia ali e é ruim. Eu acho que vale a pena a gente tentar chegar no denominador comum sobre essa questão semafórica, principalmente sempre valorizando o pedestre. E ainda tem uma outra questão. Ager, eu penso que é o seguinte, muitas travessias são para gente, pessoa com deficiência, quando você passa da faixa de pedestre para acessar a calçada, na guia rebaixada, por muitas vezes essas guias são irregulares e demanda mais um pouco de tempo para você conseguir chegar na guia rebaixada e isso precisa ser levado em consideração nesse tempo semafórico, no sentido de que só esse tempo que vocês calculam. Que eu penso que é a pé e não pensando em quanto motorizado ou pensando na especificidade da pessoa com deficiência, precisa ser um tempo maior, principalmente porque a guia rebaixada não facilita a minha vida em alguns processos, porque eles passam o asfalto na rua e cada vez mais, a guia rebaixada vai ficando mais funda e, enfim, tem uma complexidade nessa travessia que precisa ser levada em consideração pela CET. Eu tenho vídeos falando sobre isso. Então, eu acho que esse estudo, sobre pensar essa questão das prioridades de semáforo para pessoas, para o pedestre, para o carro é importante e a gente precisa, sim, sempre levar em questão a questão do tempo de a travessia da pessoa com deficiência. E não é só da pessoa com deficiência, do idoso, da mãe que está com o carrinho e assim por diante. Eu tenho alguns vídeos, posso mostrar para vocês esses exemplos, mas isso precisa ser levado em consideração. A Alameda Santos, para mim como um todo, ela é muito ruim de travessia nas suas ruas paralelas.

02:13:36 Ager: É importante a sua colocação, desculpa, é Jaqueline?

02:13:41 Luciana: Luciana.

02:13:43 Ager: Luciana, desculpa, a minha tela está com probleminha.

02:13:46 Luciana: Não imagina, eu também estava na dúvida porque está Ager, eu falei assim, gerente, será que é alguma coisa de gerência? Porque não deve ser o nome dele, mas é Ager mesmo.

02:13:57 Ager: Isso mesmo, disse. Só um minutinho, deixa eu ver se volto aqui, acho que melhorou. Minha tela. Então Luciana, se a gente colocar isso que você está comentando, com relação às dificuldades de travessia. E a gente associar ao tópico da questão aqui, que era o artigo do código de trânsito. O respeito ao pedestre, imagina o pedestre hoje atravessando, e o veículo com verde ao mesmo tempo. Essa colocação do senhor Élio, que realmente é muito válida, realmente, funciona em alguns países, mas não são todos os países que utilizam nessa configuração de você ter verde para o carro, de verde para o pedestre. Então tem vários países que usam a mesma configuração que o que o Brasil usa, que é um estágio específico. Mas se a gente voltar no tópico do cerne da questão, a gente estaria criando uma situação mais insegura e de maior dificuldade para a travessia de pedestres. Você tem um comentário que você falou, sobre os rebaixamentos de guia, esse é um problema. A gente sabe, as subprefeituras têm trabalhado em implantação, devia ser baixadas. A CET tem feito projetos, a gente sabe que a cidade é gigante, é enorme. A prefeitura, não dá conta de executar tudo, mas, nós técnicos, como profissionais e toda equipe que está aqui, entendemos da necessidade de rebaixamentos adequados para os pedestres. Alguns locais são feitos. As obras de pavimento fica um pouco mais alto e para o cadeirante, ou para a pessoa com mais idade, com mais dificuldade, para a criança, também fica difícil. Aquela parte mais baixa acaba empossando água, também é muito complicado. Quando está chuva, fica escorregadio. Então esse é um problema, não está associado à temporização de semáforos. Mas, nos últimos anos, que foi algo que o Adelmo aqui colocou, o Johnson também fez alguma colocação. O foco na segurança, na travessia de pedestres, e, principalmente na temporização dos semáforos. Isso tem sido aprimorado. A utilização dessa nova

temporização que algumas pessoas ainda criticam. Esse tempo maior de vermelho piscante que garante que o pedestre consiga concluir a sua travessia. Então, isso são fatores importantíssimos na segurança da travessia. Locais que eventualmente porque a gente sempre vem o comentário, ó, mas ali tá curto, ali é insuficiente. Eu não sei se a Michele se incomodaria de, eventualmente, as pessoas que tenham, o pessoal aqui do grupo, olha o cruzamento lá na esquina da minha casa. O tempo é curto, não dá para atravessar mesmo. Eu gostaria que se pudesse listar, centralizar na Michele.

02:17:30 Michele Perea Cavinato: Pode centralizar.

02:17:31 Ager: Não sei se eu estou empurrando a batata quente. Hoje na cidade nós temos cerca de 6000 interseções semaforizadas. Algumas delas têm estágios específico para travessia. Os critérios do Senatran é de abrangência nacional, não é A CET que inventou o critério. A CET participou das negociações, da elaboração dos manuais de sinalização semaforica. Mas é um critério que tem que ser usado para abranger nacional para a implantação ou não de semáforo para travessia de pedestres. O nós devemos ter em torno de uns 2000 cruzamentos que tem estágio de pedestre esses 2000 pode acontecer. Um caso ou outro de por algum motivo, ou algum engano, algum defeito no equipamento pode ter algum local. Não deveria ter nenhum, mas pode acontecer se algum, tipo, algum na esquina da minha casa tem problema. Eu acho que vocês poderiam relatar prazer mandar para Michele centralizar lá. Ela repassa a gente da CET repassa para as para as áreas de semáforos de bolso. Projetista, os, o pessoal faz essas programações. Corrige onde eventualmente esteja com problema. Isso estamos à disposição para os ajustes que a Michele nos passar, está bem.

02:20:14 Michele Perea Cavinato: Se todos concordam em continuar com a reunião que tem mais de uma, tem mais uma pauta que é uma pauta que que é uma proposta de redução de velocidade no padrão das nossas principais vias de 50 para 40 km por hora. Ou a gente deixaria para como a primeira pauta da próxima reunião, que será daqui a um mês. E enquanto à Luciana, faz a pergunta aí, se vocês puderem se manifestar aí no próprio chat, se permanece, se continua e a gente dá continuidade, aí a nossa reunião. Luciana.

02:20:57 Luciana: Na verdade, era só uma colocação muito rápida. Sim, porque eu só trouxe o caso da Alameda Santos que eu estou querendo colocar de fato, acho que talvez

eu não tenha sido tão claro. É a questão semáfora mesmo do tempo de travessia, de carros, porque ali é um cruzamento que desce tanto para a esquerda, sentido bairro, quanto vem também carro da outra direção e é tudo ao mesmo tempo. Então assim, eu só trouxe esse exemplo no sentido de falar que, na verdade, ali, não condiz com aquilo que está na regra. Enfim, é só isso. Obrigada.

02:21:42 Michele Perea Cavinato: Bom, ninguém se manifestou. Tá congelando.

02:27:03 Dawton: Já passou 1 hora do d previsto. Eu acho que a gente deveria se organizar para encerrar. Vamos encerrar. Não sei se alguém mais quer falar alguma coisa sobre alguma ou que foi, foi colocado. Vamos encerrar a nossa reunião. Queria agradecer a todos, queria agradecer ao Cucci que fez aí a apresentação ao Adelmo ao Ager pela participação de vocês. Uma excelente participação de vocês. E um bom dia.