

CUIABÁ

NOVA REFERÊNCIA EM MOBILIDADE SEGURA

Cuiabá, a Capital do Pantanal, cresceu muito nos últimos 15 anos - e sem planejamento urbano. São hoje 583 mil habitantes e 400 mil veículos. Neste período, a frota veicular cresceu 215%, e sua população apenas 20%. Ao mesmo tempo, as principais artérias de trânsito da cidade continuam as mesmas desde 1988. A cidade cresceu, o sistema viário está truncado, e serão necessários novos corredores e obras como o rodoanel, para tirar as carretas e caminhões do centro da cidade.

Para piorar o cenário, na contramão das capitais brasileiras, a cidade ficou os últimos 12 anos sem monitoramento eletrônico de trânsito, com a fiscalização sendo executada apenas por agentes.

Apesar da realidade desalentadora no que dizia respeito à mobilidade e segurança no trânsito, Thiago França, secretário de Mobilidade Urbana, conseguiu, em menos de dois anos, transformar a cidade em referência regional no tema. Entenda como ele conseguiu isso.

Abeetrans News: O que levou a Prefeitura de Cuiabá a investir em trânsito?

Thiago França: *Uma das premissas básicas que norteiam nossos trabalhos aqui é a preservação de vidas. A gente tem feito ações nesse sentido, levando em consideração aquilo que o Código de Trânsito preconiza. São ações voltadas para a engenharia: nós ampliamos nosso programa de sinalização viária, porque Cuiabá tinha um déficit muito grande de sinalização. E já conseguimos atingir bairros que desde sua criação não haviam sido contemplados com sinalização. Em 18 meses já implantamos 5.000 placas em Cuiabá, 120 quilômetros de vias sinalizadas, seis binários, nove conversões livres, mais de seis adequações viárias, redesenhando geometricamente rotatórias, ampliando ou diminuindo faixas de rolamento. E na medida em que a gente leva a sinalização viária, consequentemente a gente proporciona a segurança viária. Quando eu sinalizo um bairro 100%, quando eu sinalizo os cruzamentos desses bairros horizontalmente e com placas de Pare eu estou garantindo segurança ao condutor e aos outros atores que compõem o sistema viário.*

Leia mais nas páginas de 3 a 9



Thiago França, secretário de Mobilidade Urbana

EXPEDIENTE

A Abeetrans (Associação Brasileira das Empresas de Engenharia de Trânsito) é uma associação civil, sem fins lucrativos, sediada à Avenida Ibirapuera, 2120, conjunto 53, São Paulo, SP. Telefone (11) 5054-6510

Presidente Exevutivo
SILVIO MÉDICI

DIRETORIA EXECUTIVA

Diretor de Comunicação:
CARLOS G. BERGAMINI DA CUNHA

Diretor Técnico
ARNALDO MARÇULA JÚNIOR

Diretor Administrativo Financeiro
RODOLFO VALENTINO IMBIMBO

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Presidente
JÚLIO ANTONIO MARCELLO BOFFA

Conselheiros
FRANCISCO ALENCAR RODRIGUES
LUIS GUSTAVO DA SILVA MONTORO
ANDRÉ ROCHA BAETA
MOISÉS DE MORAES

ABEETRANS NEWS

Abeetrans News é uma publicação da Associação Brasileira das Empresas de Engenharia de Trânsito (Abeetrans), produzida pela VACOM

Jornalista responsável:
VICTOR AGOSTINHO

reportagem:
SÉRGIO KULPAS

www.vacom.com.br

EDITORIAL

Quando se discute mobilidade e segurança no trânsito em Cuiabá, é impossível não lembrar da fênix, ave mitológica grega que morria, mas depois de algum tempo renascia das próprias cinzas. O pássaro fênix, antes de morrer, entrava em combustão, para depois renascer. Assim, tornou-se um símbolo de força e do renascimento.

Nos últimos 15 anos, Cuiabá não investiu o que precisaria em mobilidade e, muito menos, em segurança no trânsito -a ponto de ser uma das poucas, senão a única, capital brasileira sem um sistema de segurança e monitoramento eletrônico dos deslocamentos de pessoas e mercadorias.

Ou seja, ao contrário do que defendem especialistas no mundo inteiro, a capital do Mato Grosso só tinha agentes para administrar o trânsito, e não conseguia, sequer, realizar contagem de fluxo de veículos.

Dito isto, volto à fênix. Numa decisão tardia, mas corajosa e arrojada, a atual administração escalou Thiago França para assumir a pasta de mobilidade, com carta branca para tentar recuperar o atraso.

Dentro de seu orçamento e com muita transparência, França resolveu atacar o problema de frente: montou um sistema de segurança eletrônica com radares, colocou câmeras antigas, ainda do legado da Copa, para conversar com as novas 5G, investiu nos semáforos, pretende concluir corredores exclusivos para ônibus e promete sinalizar as ruas da cidade, que não vêem tinta faz muito tempo.

Os primeiros passos foram dados e o reconhecimento surgiu, a partir de estatísticas que comprovam a seriedade da proposta. Cuiabá virou referência de trânsito para o centro-norte, com visitas de delegações de outras capitais em busca de intercâmbio. Leia nas próximas páginas, em entrevista exclusiva ao Abeetrans News, o que pensa Thiago França sobre trânsito e porque Cuiabá lembra fênix.



Boa leitura!

SILVIO MÉDICI
Presidente Executivo
da Abeetrans

“ESTAMOS APOSTANDO NAS CRIANÇAS”

Abeetrans News: Existem ações educativas?

Thiago França: Nós temos investido fortemente nesse campo. Estamos apostando nas crianças que serão os futuros condutores. A gente pode citar aqui o projeto Agente Mirim de Trânsito, um projeto que já alcançou mais de 20 escolas, qualificou 573 alunos e é um projeto que estamos exportando para outras cidades do interior do Estado, como Sinop, e outras capitais do país como, por exemplo, Natal. Esse projeto leva mais do que educação de trânsito para as crianças, leva noções de cidadania, porque o que

gestão anterior, mas não havia sido cumprido. Por força de uma determinação do Ministério Público Estadual, o município resolveu implantar essa política de fiscalização eletrônica.

Nós fizemos um balanço recentemente de 22 meses de fiscalização eletrônica em Cuiabá. Os dados apontam números satisfatórios e importantes. Por exemplo, em 22 meses de fiscalização eletrônica em Cuiabá foram geradas aproximadas 407.000 multas. Nós temos um universo de 400.000 veículos. Desses 400 mil, apenas 35,96% receberam multas, dos quais quase 58% são reincidentes. Desse

Divulgação

universo de 58%, quase 24% receberam mais de três multas. Significa dizer que 64,04% dos veículos nunca receberam multa de trânsito nesses 22 meses de fiscalização eletrônica em Cuiabá. Isso quer dizer que não existe indústria de multa, o que tem é uma indústria de infratores e de infratores contumazes.

A gente costuma dizer que é a indústria de infração que mata.

Abeetrans News: De quanto foi a redução de acidentes e vítimas?

Thiago França: De 2012 a 2015 nós reduzimos em 35,51% o número de vítimas de trânsito atendidas em prontos-socorros do município.

No panorama geral, em todas as vias de Cuiabá, de 2013 a 2015, nós

reduzimos 1.725 acidentes. Nas vias monitoradas pelos radares, de 2013 a 2015, nós reduzimos em 526 acidentes. E de 2014 a 2015, 192 acidentes.

Número de mortes: de 2014 a 2015, nós reduzimos em 48%. Quando a gente olha por tipo de veículo, a gente percebe que há uma redução significativa de acidentes com automóveis, com atropelamentos, com motociclistas. Os motociclistas chamam mais a atenção: de 2013 a 2015, nós reduzimos em 1.342 o número de acidentes envolvendo motocicletas.



Crianças recebem diploma do projeto Agente Mirim de Trânsito

a gente quer é formar novos cidadãos. O trânsito é um espaço público onde as pessoas precisam exercer acima de tudo a cidadania.

Abeetrans News: Educação no trânsito sem fiscalização funciona?

Thiago França: Aqui a gente precisa destacar o retorno da política de fiscalização eletrônica no município de Cuiabá. Foi uma conquista importante, que é fruto de um TAC (Termo de Ajustamento de Conduta), que foi assinado na

“FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA É COMPLETA E FIDEDIGNA”

Abeetrans News: Como a administração encara a fiscalização eletrônica especificamente?

Thiago França: *A gente percebe que a fiscalização eletrônica é uma ferramenta importante para combater a epidemia de violência no trânsito. Ela é um instrumento que funciona 24 horas por dia, é imparcial e consegue fiscalizar todos os veículos, diferentemente do agente de trânsito, que muitas vezes faz uma fiscalização pontual, enquanto a fiscalização eletrônica é completa e fidedigna, e o condutor pode confirmar a prova da autuação, e contra fotos não há argumentos.*

Nós lançamos uma área no site na prefeitura com consultas de infrações de trânsito e o condutor pode verificar a autuação pela placa e pelo Renavan. A briga hoje em Cuiabá não é nem mais pelo excesso de velocidade, são os radares nos semáforos. E quando o motorista vê na foto que avançou o sinal vermelho, que é uma regra basilar que a gente aprende em auto-escola, ele já pega e, desculpa a expressão aqui, coloca o rabo entre as pernas e vai embora pra casa. O grande problema no trânsito em Cuiabá e no Brasil é o comportamento humano. Esse é um grande desafio.

Abeetrans News: Pelos números apresentados, 24% de motoristas reincidentes é um número muito alto, mesmo levando-se em conta as duas décadas que Cuiabá passou sem fiscalização, não?

Thiago França: *24% com mais de três multas. No total, temos quase 58% de reincidência.*

Abeetrans News:

É muito alto, uma



VACOM



Monitoramento de velocidade já é realidade em Cuiabá

anomalia estatística. Estamos acostumados a trabalhar com alguma coisa perto de 5% de motoristas reincidentes que geram toda a movimentação de multas. Aqui nós estamos falando de 58%. Como mexer com esses 58%? É educação no trânsito? É mais fiscalização?

Thiago França: *É uma anomalia. Quando eu olho para o infrator, vejo nele uma patologia. A impressão que eu tenho é que ele age num submundo, num limite acima do que um ser humano racional e consciente agiria.*

Abeetrans News: O que vocês vão fazer com essa situação?

Thiago França: *A gente quer fazer um trabalho no campo educativo. É claro que não é simples, não é fácil. Como vou educar, por exemplo, a geração do meu pai que tem mais de 20 anos de carteira de habilitação? Mas eu não posso deixar de apostar, de investir nessa ferramenta.*

FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA SERÁ AMPLIADA

Abeetrans News: Como educar os mais velhos?

Thiago França: A gente tem envolvido outros órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito, a exemplo do Detran, que é nosso parceiro de primeira hora, e o Ministério Público inclusive, onde o indivíduo, quando ele é penalizado, quando ele

“Tem um ditado alemão que diz que a educação e o diálogo são importantes, mas é a punição que muda comportamentos”

tem sua CNH suspensa ou cassada, quando há a conclusão daquele processo administrativo, ele passa por um processo de reciclagem junto ao MP estadual, que coordena esse trabalho. Até porque essa é uma deficiência hoje no Código de Trânsito Brasileiro. Eu sempre digo que o Código de Trânsito Brasileiro precisa ser revisto. O cidadão quando vai fazer a renovação ele precisa passar por um curso de reciclagem. O condutor faz somente as aulas na auto-escola, o que é outro problema sério. Sempre digo que o problema está na raiz, que o condutor é mal formado. O motociclista sabe contornar os cones do Detran, mas não sabe administrar os conflitos diários do trânsito de Cuiabá e do Brasil. Então, estamos trabalhando no sentido de atingir esse condutor através do curso de reciclagem.

Abeetrans News: A fiscalização será

aumentada?

Thiago França: Não tem jeito, é pesar no bolso. Tem um ditado alemão que diz que a educação e o diálogo são importantes, mas é a punição que muda comportamentos. E, infelizmente, algumas medidas de enfrentamento, algumas realmente drásticas, precisam ser adotadas como forma de combater essa violência no trânsito. Não tem jeito, a multa não tem apenas esse papel de punir, ela também tem esse cunho pedagógico, de levar o condutor a uma reflexão, de que ele não deve adotar aquela postura, se ele vier a adotar ele será multado. Esse é um grande desafio.

Nós lançamos recentemente um projeto, em parceria com as auto-escolas de Cuiabá, chamado “Primeiros Passos de um Motorista”. Nós trouxemos as auto-escolas para dentro da secretaria e assinamos um termo de parceria com elas, onde todo indivíduo quando for iniciar seu processo de formação como condutor, dentro da grade curricular será cedido um espaço para nossa secretaria (ainda que a gente não tenha competência legal pra formar condutores, quem tem é o Detran) estar dialogando

acerca disso. Apresentar mensagens sobre segurança no trânsito, apresentando a figura do agente de trânsito para o condutor, já que o agente de trânsito na rua é praticamente demonizado pelo condutor, como se ele fosse o vilão. E tentando realmente elevar o nível de consciência do povo, da sociedade cuiabana, de modo a estabelecer aqui uma cultura de paz no trânsito, que é o que todos nós buscamos.



Thiago França: Trabalho junto ao Detran e Ministério Público

“TEMOS REGISTROS DE VEÍCULOS A 180 KM/H”

Abeetrans News: É boa a formação do motorista em Cuiabá?

Thiago França: Um dos grandes problemas é a formação dos condutores. Os Detrans, de modo geral, e o Denatran precisam liderar essa bandeira de como é o modelo adequado no Brasil para se formar o condutor. Eu não posso acreditar que 45 horas de aulas teóricas e 20 horas de aulas práticas de 50 minutos cada sejam suficientes para formar um condutor, aqui em Cuiabá ou qualquer cidade. O Estado tem suas responsabilidades, mas o cidadão também tem. O cidadão transfere sempre para o Estado, como se ele não tivesse responsabilidade nenhuma.

Abeetrans News: É o jeitinho brasileiro...

Thiago França: A gente precisa acabar com o jeitinho brasileiro. Ele faz mal para o trânsito, faz mal para o país, faz mal para a sociedade. Quando eu olho para Cuiabá, as três infrações mais cometidas são as mais básicas possíveis: avançar no sinal vermelho, falar no celular enquanto está dirigindo e dirigir sem cinto de segurança. Eu lembro que na primeira aula na auto-escola o instrutor diz para por o cinto de segurança antes de ligar o carro. É uma questão de vida, e por isso que eu falo que na fiscalização você não pode transigir, porque se você transigir você está transigindo

com o direito à vida. Esse jeitinho brasileiro é uma coisa nociva, porque ele arranha os valores éticos, ele empurra o condutor para uma irregularidade não permitida mas tolerada e aceita socialmente. E esse paradigma a gente precisa vencer.

“A gente precisa acabar com o jeitinho brasileiro. Ele faz mal para o trânsito, faz mal para o país, faz mal para a sociedade.”

Abeetrans News: Como o senhor vê o comportamento do pedestre em Cuiabá?

Thiago França: O pedestre é o elemento mais frágil e vulnerável do trânsito, mas ele é vítima e réu no trânsito. O pedestre precisa buscar a faixa de pedestre, ele precisa entender que a faixa não é algo imaginário. É uma ação da engenharia, que depende de uma ação coordenada dele, do esforço dele, e ele precisa buscá-la. Os atores do trânsito precisam entender

VACOM

que obedecer as regras de trânsito é um sinal de superioridade social. A sociedade vai pra rua, critica, quer mudanças, levanta bandeiras contra a corrupção, mas não consegue respeitar uma placa de trânsito. Talvez seja um defeito meu, mas eu meço as pessoas pelos pequenos comportamentos. Para mim, não tem diferença nenhuma entre aqueles que estão levando bilhões na Petrobras o indivíduo que avança sinal vermelho, para na vaga de idoso ou sobre a calçada. É desvio de personalidade do mesmo modo. Nós temos registros aqui de veículos a 180 km/h. As ruas e avenidas da nossa cidade são pistas de Fórmula 1. São ruas e avenidas de uma cidade, como a pessoa pode correr a 180 km/h?



Semáforo que também fiscaliza velocidade

“JÁ TEMOS UMA ‘CERCA ELETRÔNICA’ NA CIDADE”

Abeetrans News: Cuiabá passou de uma cidade estagnada e atrasada em termos de trânsito para se tornar referência para outras cidades. Recentemente veio uma delegação de Natal para ver as mudanças no trânsito aqui. Como é isso? O que vocês fizeram para virar uma referência?

Thiago França: Em primeiro lugar, a Copa do Mundo protagonizou Cuiabá. Antes não se falava de Cuiabá, e a Copa colocou a cidade no mapa. A Capital do Pantanal. A quantidade de recursos que a cidade recebeu para mobilidade urbana. Foi destaque positivo e negativo.

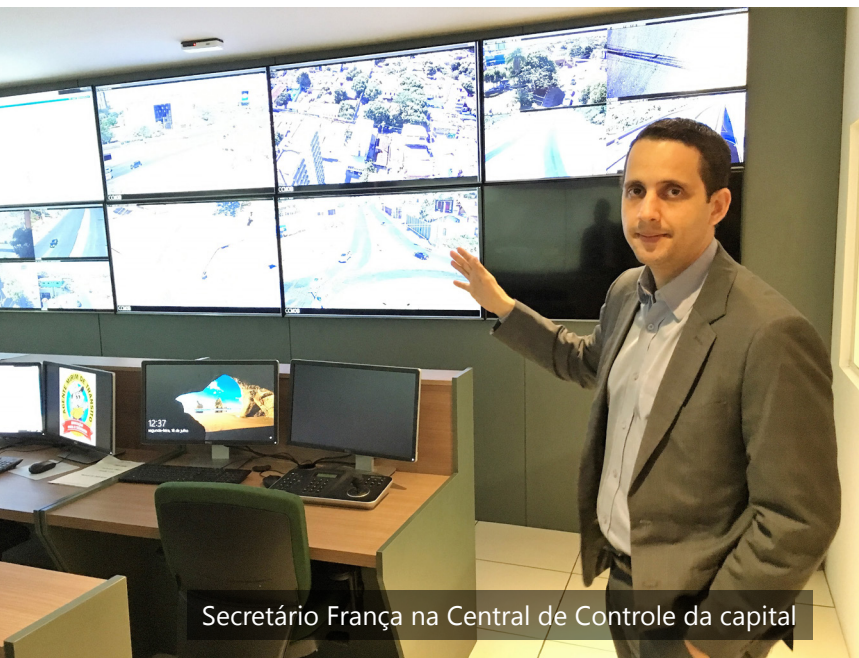
para que Cuiabá não se destaque apenas no cenário regional, o que já ocorre porque somos a principal cidade do Estado. Mas há um esforço nosso para tornar a cidade em um destaque no cenário nacional. Conquistamos através da nossa secretaria um espaço importante no fórum nacional de secretários. Hoje eu ocupo o cargo de vice-presidente para assuntos de trânsito no fórum de secretários. Isso serviu para projetar Cuiabá, uma cidade esquecida no centro-oeste, mas com vontade de acertar e se tornar uma referência na área de trânsito.

VACOM Paralelamente, nós fizemos algumas ações que eu posso citar aqui, que acabaram chamando a atenção de outros municípios. Um exemplo é o que nós chamamos de “call Center educativo”, que foi destaque no Jornal Nacional e no Jornal Hoje, e estivemos recentemente em Guarulhos apresentando isso para os municípios do interior de SP.

Abeetrans News: Quais iniciativas foram tomadas?

Thiago França: Criamos um Call Center educativo, que funciona na nossa Central, e é uma conquista da secretaria, porque é uma ruptura do modelo tradicional de engenharia de tráfego. Antes, a gente tinha uma visão pontual da cidade, e agora temos uma visão mais completa e sistêmica. O que a Central me proporciona é completamente diferente do que o agente de trânsito vê na rua. Com a Central tivemos um processo de integração junto ao Estado, que é

um legado da copa, com a economia na integração de câmeras. Onde o Estado já tinha câmeras o município não colocou e vice-versa. Hoje, o município tem 30 câmeras próprias e integrando com o Estado temos 130 pontos de monitoramento na cidade. Por meio dos OCRs [equipamentos que fazem a leitura de placas] que as câmeras do Estado têm, junto com OCRs que os meus radares têm, nós estamos fazendo uma espécie de cerca eletrônica na cidade. Que vai combater o furto e o roubo de veículos. Já existe isso, tem dado certo, mas com os OCRs nas câmeras e radares, ampliamos o alcance do sistema e conseguimos diminuir um pouco a criminalidade. Quando um veículo roubado passar por essa cerca, isso vai apitar na minha central.



Secretário França na Central de Controle da capital

O fato da obra do VLT não ter sido concluída teve impacto negativo para a cidade. Mas o evento fez com que os olhos do Brasil se voltassem para Cuiabá. Em paralelo, a política de fiscalização eletrônica também acabou colocando Cuiabá no cenário nacional, porque Cuiabá ficou muitos anos sem fiscalizar, ficou mais de dez anos sem qualquer tipo de fiscalização. Criou-se uma cultura de não fiscalizar, a cidade quase virou um faroeste. Na medida em que implantamos a política de fiscalização, com a volta da fiscalização eletrônica, fazendo esses enfrentamentos e obtendo números positivos e satisfatórios, nós acabamos nos tornando referência e modelo para outras cidades, um modelo que tem dado certo. Também realizamos um trabalho

CUIABÁ

ENTREVISTA COM THIAGO FRANÇA

CÂMERAS DE VIGILÂNCIA AJUDAM NO TRÂNSITO

Arquivo SERGET

Abeetrans News: As câmeras de vigilância também atuam no trânsito, certo?

Thiago França: *Com esse sistema, meu agente também é capaz de detectar que o condutor estacionou sobre a calçada. Ele puxa a placa do condutor, joga no sistema do DETRAN-NET, pega os dados do condutor e liga para essa pessoa. O agente diz ao condutor "nós identificamos que seu veículo está sobre a calçada, e isso é proibido pelo código de trânsito, nós estamos ligando para adverti-lo acerca disso". As pessoas ficam surpresas com essa chamada. É um trabalho onde a gente demonstra para a sociedade que nós não estamos preocupados em multar, nosso foco é outro, é a mudança de comportamento. E a divulgação boca a boca é importante nesse processo educativo: um munícipe que a gente aborda por telefone já leva isso pra casa, já leva pro ambiente de trabalho. Isso também ajuda a resgatar a imagem do agente de trânsito, que era visto como um funcionário corrupto.*

Abeetrans News: O que precisa melhorar? Para onde vai?

Thiago França: *Hoje não é possível falar em mobilidade urbana sem falar em transporte coletivo, e o transporte coletivo é um grande desafio. Existia uma grande expectativa em torno da conclusão do VLT que seria um modal importante para a cidade e é ainda um grande ponto de interrogação e um imbróglio para a cidade. Nós apostamos e acreditamos que o atual governo vai achar uma solução para isso. Mas, independentemente disso, Cuiabá precisa avançar e melhorar muito. O nosso desafio até o final do ano é a publicação do novo edital de licitação do transporte coletivo de Cuiabá. Nosso sistema é de 2002, é um contrato antigo, arcaico e precário. Nós avançamos em muitas áreas no transporte coletivo de Cuiabá, com a*



Câmeras de vigilância permitem maior cobertura, inclusive do trânsito

criação de faixas exclusivas de ônibus, com a retomada do processo contínuo de qualificação de motoristas, nós trouxemos o aplicativo Moovit para cá, instalamos GPS em toda a frota e através da central podemos fazer o controle da operação de transporte, para ver se os ônibus estão cumprindo os itinerários, passando nos pontos, renovamos a frota com 60 novos ônibus com ar-condicionado e wi-fi, retomamos o processo de implantação de abrigos de ônibus. Mas há ainda muita coisa a ser feita e melhorada, para resgatar a importância desse serviço essencial para a cidade.

DESAFIOS INCLUEM CICLOVIA E TRANSPORTE COLETIVO

VACOM

Abeetrans News: Cuiabá vai ter ciclovias?

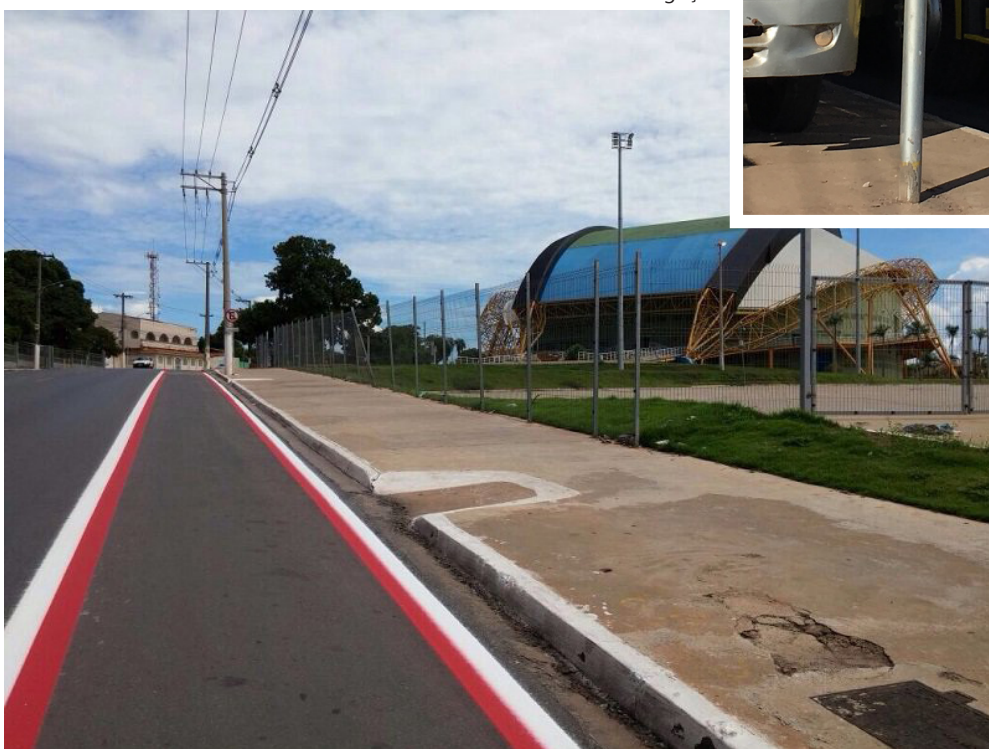
Thiago França: *Sim, é outro desafio que a gente tem. Temos cerca de 20 km de ciclovias na cidade, que precisam ser reestruturadas e requalificadas. Temos apenas 6 km de ciclofaixas de lazer. Esse é um modal emblemático na nossa cidade pelas questões climáticas e geográficas. Mas a bicicleta é irreversível, não é um modismo, faz parte da mobilidade urbana.*

Isso não é um desafio só meu enquanto secretário de mobilidade urbana, mas é um desafio de prefeitura, é obra de governo, depende da capacidade de articulação política do nosso prefeito, que tem muita junto ao governo federal, junto ao governo do Estado.

Agora no segundo semestre nós temos o desafio de tocar o plano de mobilidade urbana de Cuiabá, que é uma exigência do governo federal, e vamos realizar isso pelos 300 anos de Cuiabá

Fortalecimento do transporte coletivo e ampliação do programa de sinalização. Queremos chegar a dezembro de 2016 com 70% de sinalização da cidade. A meta é sinalizar 300 km vias horizontalmente e instalar 10.000 placas, e implementar um programa de orientação de tráfego, com identificação de todas as vias, para facilitar a vida dos moradores e turistas.

Divulgação



Fortalecimento do transporte coletivo, implantação de ciclovias seguras para o desenvolvimento do modal e instalação de 100 mil placas de trânsito são os próximos desafios da capital do Pantanal

REVITALIZAÇÃO DOS SEMÁFOROS

VEÍCULOS ENTREVISTAM SILVIO MÉDICI



Presidente na TV Gazeta e, abaixo, reportagem do jornal Metro

Nos últimos 30 dias, o presidente da ABEETRANS, Silvio Médici foi entrevistado por órgãos de imprensa para falar sobre o processo de revitalização da malha semafórica na cidade de São Paulo.

Empresas associadas à ABEETRANS fazem parte dos consórcios que investiram nessa modernização dos pontos de semáforos na cidade, que tiveram um salto positivo na qualidade nos últimos anos.

Falando para veículos como o Estado de S. Paulo, jornal Metro, DCI, rádio Eldorado, Rádio Sul América Trânsito e Jornal da Gazeta, Médici explicou que os novos sistemas reduziram as panes para cerca de 1%, o que aproxima São Paulo do padrão internacional de metrópoles como Londres e Nova York.

Médici explicou que São Paulo ruma para a digitalização completa de sua rede de semáforos, que poderão ser monitorados e gerenciados remotamente a partir dos Centros de Controle da CET. O uso de softwares abertos permite grande flexibilidade para atualizar sistemas sob medida para a cidade de São Paulo.



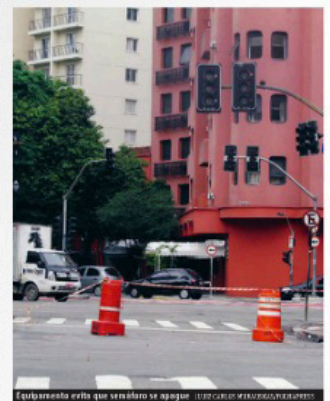
1,4 mil semáforos possuem no-break

Mobilidade. Capital tem mais de 6,1 mil cruzamentos que, juntos, têm 55 mil faróis de trânsito

São Paulo tem 1,4 mil equipamentos de no-break instalados em cruzamentos para evitar que, em caso de falta de energia ou pane, o semáforo pare de funcionar. Parece pouco perto do parque instalado na cidade. Segundo a CET (Companhia de Engenharia de Tráfego), a capital tem cerca de 6,1 mil cruzamentos com conjuntos semafóricos. São cerca de 55 mil semáforos. Os no-breaks mantêm o semáforo funcionando por até duas horas depois da pane ou falta de luz. O local de instalação dos que já estão em ação foi escolhido, segundo a CET, levando em conta onde há "maior incidência de queda de energia e cruzamentos com grande adensamento de veículos". A instalação dos equipamentos faz parte de um programa de revitalização dos semáforos iniciado em

2013. Além dos no-breaks, foram instalados 1,4 mil dispositivos que detectam falhas e aterramento. "Boa parte dos semáforos não era aterrada, o que podia provocar acidentes e choques", disse o presidente da ABEETRANS (Associação Brasileira de Empresas de Engenharia de Trânsito), Silvio Médici. "Independente de quem ganhe as eleições, defendemos que o programa siga", completou o presidente.

Multa
Uma dívida surge quando o motorista passa por um farol piscante ou apagado com um radar a fiscalizar o cruzamento: e agora? O radar vai levar em conta o tempo normal do semáforo? Questionada, a CET respondeu que, nesse caso, o radar também não funciona, pois ele é acoplado ao mesmo controlador. © METRO



PARA ACESSAR

Jornal Metro

http://issuu.com/metro_brazil/docs/20160816_br_metro-sao-paulo/3?e=0

Reportagem Estadão

<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,reforma-de-semaforos-nao-melhora-fluxo-em-sp,10000075614>

Reportagem Jornal Gazeta

<https://www.youtube.com/watch?v=G9x4Blun2xQ>