

RELATÓRIO

5ª Reunião do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito – CMTT

Local: Biblioteca Mário de Andrade – Rua da Consolação, 94 – Centro

Pauta:

- 8h30 - Recepção dos conselheiros e convidados
- 8h45 - Abertura (com 50% mais um dos conselheiros)
- 9h00 - Abertura (com qualquer número de conselheiros presentes)
- 9h00 – Palavra Livre
- 9h15 - Apresentação do estudo técnico da circulação de táxi nos corredores e a influência na velocidade dos ônibus
- 9h45 - Apresentação do estudo sobre ampliação do Rodízio Municipal
- 10h00 - Debate
- 11h00 - Previsão de Encerramento

Composição da Mesa: Presidente do CMTT Sr. Jilmar Tatto, Promotor de Justiça de Habitação e Urbanismo Dr. Maurício Antonio Ribeiro Lopes, Representantes dos Operadores – Presidente do Sinditaxi Sr. Natalício Bezerra Silva, Representantes do Usuários – Presidente da União Estadual de Estudantes UEE-SP Srta Carina Vitral.

Palavra Livre: Nilson Carvalho Presidente da Cooperluxo Cooperativa de Táxi Luxo de São Paulo - Apresentou o problema de carros clandestinos particulares fazendo o serviço de táxi para hotéis na cidade de São Paulo, há poucos dias faliu uma das maiores empresas que tinha uma liminar para circular. Em vários hotéis tem esse serviço cobrando taxas abusivas, trajetos que não passaria de R\$20,00 são cobrados até 120,00 enfim, é esse o nosso problema que gostaria de deixar registrado que nossa frota de 1972 tem 160 carros e precisaríamos do dobro disso para atender todos os hotéis.

Valter Lopes - coordenador do ponto de táxi do Aeroporto de Congonhas: Questiona a CET sobre reparos necessários ao longo dos corredores e os estreitamentos de faixas ao longo das avenidas.

Considerações sobre a Palavra Livre do Presidente Jilmar Tatto: Esclarece que a reunião é gravada e feito à ata e se compromete intensificar a fiscalização e a chamar uma reunião com os representantes de hotéis de luxo da cidade de São Paulo, e afirma que é inadmissível ter transporte clandestino na cidade, é uma receita a mais que esses hotéis tem de forma irregular, se propõe a chamar um representante dos taxistas e vai encaminhar para secretaria de cultura.

Sobre o Corredor da Avenida 23 de Maio, informa que está em estudo e será feita toda a pintura desse trecho até por uma questão de segurança.

Apresentação

Estudo técnico sobre a ampliação do Rodízio Municipal da circulação de táxi nos corredores e a influência na velocidade dos ônibus apresentado pelo gerente da CET, o arquiteto Sr. Pedro Vicente Petrocelli.

Sobre a Ampliação do Rodízio Municipal esclarece que o estudo é feito pelo simulador VISSIM¹, a CET foi a pioneira no uso desse simulador e já o utiliza à mais de 20 anos. O estudo foi feito num modelo virtual e ainda necessita de ajustes, as principais vias estão incluídas nesse estudo. A proposta é a ampliação do Rodízio Municipal de Veículos e prevê que o Rodízio seja ampliado para as vias arteriais existentes fora do Minianel Viário, conhecido como Centro Expandido, abrangendo um raio de 371 Km de vias em 35 eixos. A ideia é manter o Rodízio no formato atual, com dois finais de placa restritos no Minianel, estendendo geograficamente a sua vigência.

Para tanto, será necessário debater a medida com a sociedade e providenciar sinalizações nas vias a serem incluídas no novo modelo de Rodízio. Numa estimativa preliminar da CET, seriam necessárias 6.366 placas de trânsito (de Advertência, Regulamentação e Educativas) e 1.760 m² de sinalização horizontal.

O estudo técnico da circulação de táxi nos corredores e a influência na velocidade dos ônibus envolve a avaliação se estes veículos devem permanecer circulando ou não nos corredores. A Portaria SMT nº 148/12 autoriza esse tráfego. Os estudos a respeito, produzido pela CET, Sptrans e por uma empresa de consultoria em trânsito e transporte independente, utilizou microsimuladores e chegaram a resultados muito parecidos. A conclusão é de que os táxis, ao trafegarem pelos corredores exclusivos impactam negativamente sobre a velocidade média dos ônibus.

O estudo completo está disponível no link abaixo:

<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/transparencia/noticias/index.php?p=163663>

Debate

Considerações do Promotor de Justiça de Habitação e Urbanismo Dr. Maurício Antonio Ribeiro Lopes: Parabeniza pela implementação do conselho, uma reivindicação antiga da sociedade, deixa registrado seu reconhecimento ao trabalho feito pela Secretaria Municipal de Transporte na implementação desse conselho. Sobre o tema faz uma nota de esclarecimento, que o Ministério Público realizou um seminário interno no ano passado e o especialista em transporte público no Brasil professor Eduardo Vasconcelos, respondendo uma pergunta do

próprio promotor sobre que medidas ele recomendaria a um promotor de Habitação e Urbanismo, no que se refere à mobilidade urbana em relação a transporte coletivo numa grande metrópole, ele respondeu que haveria três medidas importantes, mas a medida urgente, seria aumentar a velocidade média dos ônibus na cidade e onde a primeira medida seria os corredores contar com pontos de ultrapassagem, como não é possível então é preciso que houvesse uma nova política para faixa e corredores, que garantisse maior fluidez, disso surgiu a ideia de retirar todos os empecilhos que atrapalha a velocidade dos ônibus. A pesquisa de Mobilidade Urbana do Ibope, apresentada no ano passado em conjunto com a Rede Nossa São Paulo, mostrou que o paulistano gasta em média duas horas e dez minutos por dia em locomoção, isso significa que ao longo de uma vida produtiva a pessoa vai gastar de 3 a 4 anos em deslocamento. É uma obrigação de todos em devolver os anos roubados das pessoas pelo trânsito, a devolução desse tempo é um compromisso ao qual o Ministério Público não abre mão. Em virtude disso foi feita a solicitação desse estudo, o Ministério Público firmou sua posição que é a mesma apresentada nos estudos técnicos, ou seja, a retirada da licença para que os táxis trafeguem nos corredores de ônibus, se isso significar tempo a menor para pessoas que dependem de transporte de ônibus. A nossa opção é pelo transporte público coletivo. Existe um prazo para que a prefeitura de São Paulo adote medidas para garantir ao usuário de transporte coletivo uma nova qualidade. Se existir argumento técnico poderá adiar esse prazo, caso contrário, dia 02/02/2014 é o prazo para que os táxis estejam definitivamente fora dos corredores do município de São Paulo, isso é feito em benefício dos 99% dos usuários de ônibus.

Considerações do Presidente Jilmar Tatto: Agradece Dr. Mauricio pela presença, e afirma que como foi apresentado pelo Arquiteto e Gerente da CET Sr. Vicente Petrocelli, esse estudo foi um pedido do ministério público, já existia um estudo anterior de 2008 da SPTrans , que o táxi atrapalhava a velocidade do ônibus, a pedido do MP foi constituído uma comissão de técnicos da Sptrans, da SMT e da CET para realizar esse estudo, a responsabilidade da área técnica é embasar tecnicamente a responsabilidade de tirar ou não, agora é uma decisão a partir dos dados técnicos. Do ponto de vista político, não tem a decisão, mas tem uma determinação do MP para que no dia 02/02/14 seja tomada uma decisão. Estamos no prazo, e vamos fazer o debate com muita tranquilidade, se não for para tirar tem que explicar porque. Essa apresentação foi simplificada, mas o estudo completo está à disposição inclusive para questionar se o estudo não foi bem feito, sabemos que este estudo é delicado tomamos o cuidado para pedir o estudo para CET, para SPTrans e uma empresa independente que realizou

o estudo, apresentou o resultado muito parecido. Podemos marcar uma data para que quem tiver interesse em ver o estudo completo, inclusive do ponto de vista da metodologia adotada que tem reconhecimento internacional.

Natalício Bezerra Silva (Conselheiro Titular) – Sindicato Taxistas Autônomos de São Paulo – SINDITAXI: Solicita que as autoridades que olhe essa questão com bons olhos, os taxistas não atrapalham os corredores, cada passageiro que os taxistas levam é um carro que não está circulando na cidade. Um turista que não conhece São Paulo precisa que o taxista seja rápido, se refere também à pessoa doente e a gestante e muitas outras coisas que o taxista está socorrendo, solicita a sensibilidade das autoridades do município e ao poder judiciário para analisar essa questão.

Carina Vitral (Conselheira Titular) - União Estadual dos Estudantes de São Paulo - A UEE -SP defende o transporte coletivo público como um direito essencial, porque ele dá acesso pleno a vivência da cidade, a saúde, a educação e ao lazer, afirma ainda que representa o segmento da juventude que é parte importante dessa cidade. Saúda a política pública que é a meia passagem, hoje o estudante tem acesso a esse direito, e de forma firme a defesa do transporte público coletivo de qualidade socialmente reverenciado e com tarifa acessível a toda população. A UEE-SP é sensível a classe dos taxistas, mas o fato é que existe uma opção de política pública que precisa ser tomada com coragem, a cidade precisa estar convicta pela opção do transporte público, ao se deslocar é necessário entender o que é melhor para cidade.

Manoel de Sousa Lima Júnior (Conselheiro) - Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região – SETCESP: Faz coro com os conselheiros anteriores, entende que se deve privilegiar o todo, mas também deve considerar que a carga é coletiva. Já foi falado com o secretário para que as entregas sejam noturnas, de forma a aliviar o trânsito, os caminhões poderiam circular das 21 horas às 6 horas, acredita que esse estudo já está bem adiantado.

Antonio Raimundo Matias dos Santos (Conselheiro Titular) Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores nas Empresas de Táxi do Município de São Paulo - SIMTETAXIS: O sindicato não vai aceitar a revogação da portaria 148/2012 conquistada. Em 2014 tem a copa do mundo e em São Paulo tem muitos eventos. A cidade não tem transporte coletivo noturno porque a empresas de ônibus não investem nesses serviços. Protocola o projeto do SIMTETAXIS “Revitalização do transporte Coletivo e Mobilidade Urbana na Cidade de São Paulo” para apreciação desse conselho.

Maura Augusta Soares de Oliveira (Conselheira Suplente) Confederação Nacional das Associações de Moradores (CONAM)/ FACESP: Levanta a preocupação que tem com a ampliação do rodízio, sugere que o rodízio fosse permanente inclusive nas férias, já que houve um aumento de veículos. Sobre o estudo do táxi questiona o período em que ele foi feito. Entende que os corredores de ônibus precisam ser respeitados.

Ricardo Auriemma (Conselheiro Titular) - Associação das Empresas de Táxi de Frota do Município de São Paulo – ADETAX: Sobre o estudo afirma que foi muito pontual em relação ao táxi, entende que outras questões que não foram considerados no estudo, como aumento de pontos de ultrapassagem, condições de pavimentação, rede semafórica, pagamento antes do embarque. Ressalta que o estudo pontuou só os táxis como problema, o táxi transporta 500 mil passageiros por dia, só entra nos corredores táxi com passageiros. Hoje as empresas usam os taxis para realizar seus serviços, advogados para ir às audiências, tem uma parcela da população que se utiliza durante todo o dia. A saída do táxi dos corredores vai impactar o custo operacional, isso vai refletir na inflação, é muito importante considerar essas questões, ressalta que é preciso analisar melhor esse estudo.

Horácio Figueira (Conselheiro Suplente) – Rede Nossa São Paulo – Sugere uma reflexão sobre a situação do planeta que não suporta mais soluções individuais. Acabaria com o rodízio para que a sociedade sentisse o caos. A simulação é boa, mas é teórica, o bom é que se faça uma pesquisa. Muitos usuários já compraram o segundo carro ou utilizam a moto. Questiona porque a moto não está incluída no rodízio? Não existe software que simula geração de demanda espontânea, a marginal está aí para provar. A ampliação do rodízio é um desgaste desnecessário, que em poucos meses vão se exaurir. Em relação ao táxi, propõem fazer a pesquisa por GPS com táxi e sem táxi, para se ter uma posição real.

Giovanni Romano (Conselheiro Suplente) – Sindicato Taxistas Autônomos de São Paulo – SINDITAXI: O estudo que foi apresentado não temos o acesso ao conteúdo dele e não há software de simulação que possa aproximar o mínimo possível da realidade. Existe tantas variáveis que é impossível simular. São Paulo precisa investimento em trilhos, o transporte do ônibus é complementar, só com ônibus não vamos resolver o problema de trânsito em São Paulo. Táxi é um instrumento para a economia da cidade de São Paulo.

Marco Antonio Coutinho Silva (Conselheiro Titular) - Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transporte Rodoviário Urbano de São Paulo – SINDMOTORISTAS: Para melhorar os corredores de ônibus tem que ter faixas de ultrapassagens, muitas vezes parou na

plataforma de embarque e desembarque para esperar. Como fazemos para pegar táxi se ele não pode parar na faixa da direita. O táxi é útil para o sistema tem gente que não quer utilizar o ônibus. O numero de usuário aumentou, os ônibus muitas vezes estão lotados, tem que aumentar a frota.

O debate prossegue com a palavra dos convidados presentes: Edson Sena – ATASP, Adão Padilha – Taxista, Adilson Araújo - Revista Táxi, Vanderlei Machado - Cooperune, Edmilson Americano – Abracom e Vereador em Guarulhos, Claudio Freire – taxista, Ailton Brasileiro – ANTP, Daniel F. Sales - Coopertaxi, Jorge Ferreira Lima - Sindialternativo, Jorge Spínola -São Paulo Rádio Táxi, Nilton Rosa – Taxista, Daniel M. Santos –Sinditaxi, Luis Maranhão - ARTASP, Nilton Rosa - Taxista, Noé Mendes de Souza - Taxista, Rubens Marques da Silva – Coopertax, Vani Fatima – Munícipe.

O áudio com todas as intervenções está disponível no site da Secretaria Municipal de transporte no link <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/cmtt/>

Considerações finais do Presidente Jilmar Tatto: Quero parabenizar o conselho, pois foi uma plenária respeitosa em que todos tiveram o direito de falar independente da sua opinião política. É assim que funciona a cidade de São Paulo, pois a cidade é de todos e todas. São Paulo e o país inteiro clamam e escolheram o tema da Mobilidade, porque tem um gargalo muito grande na cidade São Paulo de investimento em transporte público e coletivo, e aqui todos concordam estamos tentando resolver parte do problema investindo em faixa exclusivas, fizemos 300 km em 2013, faremos mais esse ano. Diminuiu 38 minutos por dia o tempo das pessoas no ônibus, isso para 3 milhões de pessoas, isso é ganho de qualidade de vida. Estamos terminando uma licitação de novos corredores de ônibus que contemplam todas as melhorias que os corredores necessitam. Sobre os semáforos neste mesmo período do ano passado tínhamos 200 semáforos sem funcionar, hoje são 60, ainda não está bom mas houve investimento e faremos mais. O uso da faixa exclusiva, quando concebida foi para ser exclusiva de ônibus. O transporte coletivo tem que ser para todos, se a via não ficar liberada não podemos fazer a programação do ônibus para que ele passe nos horários determinados, a pessoa tem que ter a segurança que o ônibus vai passar no horário estipulado. Na Secretaria temos uma lista de pedidos para entrar na faixa exclusiva além dos táxis, tem o pessoal do fretamento, transporte escolar, autoridades, ambulância, bombeiros, concessionárias (tipo congas, Eletropaulo...) ciclistas, motoboy, carona solidária, ônibus executivo, atende, forças armadas, médicos, transporte de cargas, caminhão de lixo, carro funerário, idosos, carro forte

e até corretores de imóveis. Quero dizer que o táxi é um transporte individual de interesse público, diferente do ônibus que é transporte público é obrigação do município garantir. Existe o estudo, não podemos desqualificar o estudo, pode-se discordar dele, mas o estudo está a disposição, aqui surgiram várias propostas, os conselheiros falaram pouco, talvez queiram ouvir mais, vamos debater mais quero ouvir mais, aprendemos muito nessa reunião, vamos decidir com calma, a Prefeitura não está contra os taxistas, quando a justiça determinou caçar os alvarás dos taxistas a prefeitura foi a primeira a bancar, isso os taxistas tem que reconhecer. O estudo pedido pelo Ministério Público foi feito e esse deu o prazo para agir, porém essa decisão ainda não existe, agora do ponto de vista da velocidade do ônibus, o estudo mostra o quanto atrapalha, mas vamos estudar bem a situação . A secretaria de transporte está num esforço danado para melhorar o transporte coletivo de São Paulo, precisa ter uma mudança cultural, precisamos mudar nosso comportamento ou a cidade vai travar. Fica registrado que hoje não será encaminhado contra ou a favor essa reunião foi para apresentar o estudo, a decisão não está tomada o encaminhamento é que continuaremos debatendo esse assunto até ter segurança e critérios técnicos para tomada de decisão.

Encaminhamentos:

1. Agendar reunião com os taxistas para analisar com os técnicos os três estudos detalhados.
2. Aprovado o regulamento das eleições, a secretaria Municipal de Transporte deve tomar todas as providências necessárias para que as eleições ocorram nos dias 15/02 e 22/02/2014.
3. Agendar uma reunião com os representantes de hotéis de luxo para discussão sobre o transporte clandestinos dos hotéis.
4. No mês de fevereiro não terá reunião ordinária do conselho devido aos dois dias de eleição fica a 6ª reunião do conselho prevista para o dia 26/03/2014 local a confirmar.

Executiva do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito

São Paulo 20/01/2014.

ⁱ **VISSIM** é uma ferramenta de software para simulação de tráfego microscópico e multimodal, desenvolvido pela empresa [PTV - Planung Transport Verkehr AG](#) em [Karlsruhe](#) , [Alemanha](#) . A sigla derivada do "Verkehr Em Städten. - Simulação" Alemão (Em castelhano "Simulação de tráfego nas cidades") A fundamentação teórica do VISSIM está localizado na Universidade de Karlsruhe, na década de 80 e sua primeira aparição como uma ferramenta comercial em ambiente Windows da Microsoft foi em 1992, com a versão 2.03. atualmente lidera o mercado mundial.