



ATA DA 152ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

Aos 21/08/2013, sob a presidência do Senhor Secretário em exercício Manoel Victor de Azevedo Neto, realizou-se a 152ª Reunião Plenária Ordinária do Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - CADES, convocada com a seguinte Pauta:

Expediente:

1. Discussão e votação da Ata da 151ª Reunião Plenária Ordinária.
2. Posse do senhor **Glauco Cugler de Carvalho**, como conselheiro suplente, representante do Departamento de Planejamento Ambiental – DEPLAN.
3. Posse dos senhores **Dalton Silvano e José Américo**, como conselheiros titular e suplente respectivamente, representantes da Câmara Municipal de São Paulo.
4. Sugestões para inclusão na pauta desta reunião.

Ordem do dia

1. Apresentação do “**Plano de Mobilidade de Transporte Coletivo 2013**”, pelo Secretário Municipal de Transporte **JILMAR TATTO**.
2. Sugestões para inclusão na pauta das próximas reuniões.

Anexos:

- Ata da 151ª Reunião Plenária Ordinária do CADES.



Secretário Adjunto Manoel Victor: Bom dia a todos. Bom dia a todas. Já temos quórum. Bom dia, Secretário Jilmar Tatto, que hoje vai falar sobre as diretrizes da política de transporte coletivo em São Paulo. Bom dia, Vereador Dalton Silvano, que hoje também toma posse como conselheiro. Bom dia a todos. Hoje é a 152ª Reunião Plenária Ordinária. Temos diversos assuntos aqui. Eu passo a palavra ao Damasceno, que vai coordenar os trabalhos.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Bom dia, senhores conselheiros e conselheiras, a todos os presentes, às autoridades, bom dia. Dando início à pauta, primeiro item: discussão e votação da ata da reunião anterior. Se tiver alguma objeção... Abstinência. Nenhuma mais? Votada. Vamos para o segundo item: **posse do senhor Glauco Cugler de Carvalho, como conselheiro suplente, representante do Departamento de Planejamento Ambiental – DEPLAN.** Glauco, de pé, para que todos possam ver, por favor. Bom dia. Seja bem-vindo. **Posse dos senhores Vereador Dalton Silvano e José Américo, como Conselheiro Titular e Suplente, respectivamente, representando a Câmara Municipal de São Paulo.** O senhor quer falar?

Cons. Dalton Silvano: Não. Quero aqui apenas agradecer o apoio daqueles que me indicaram que apoiaram a minha indicação. E dizer que estou aqui para contribuir com a cidade de São Paulo. Estou aqui representando a Câmara Municipal de São Paulo. Primeira vez que participo deste Conselho. E especialmente por participar do Partido Verde, estou aqui para contribuir, para colaborar, para que a gente possa fazer um bom trabalho. Somente isso.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Obrigado. Sejam bem-vindos. Quarto item: sugestão para inclusão de pauta dessa reunião. O CADES está sugerindo a reativação da Comissão Especial de Ações para Controle Ambiental das Radiações Eletromagnéticas pelo Município de São Paulo, do CADES. Os Conselheiros interessados a participar dessa Comissão, por favor, se inscrevam no final, com a Secretaria Executiva do CADES, ou pelo e-mail ca-des@prefeitura.sp.gov.br. A primeira reunião está agendada para dia 26/08/2013, segunda-feira, às 9h00, no térreo da Secretaria do Verde e Meio Ambiente, na Rua do Paraíso, 387. Passamos à ordem do dia: apresentação do Plano de Mobilidade de Transporte Coletivo 2013, pelo Secretário Municipal de Transportes, Jilmar Tatto.

Secretário Jilmar Tatto: Queria cumprimentar o Secretário do Verde e Meio Ambiente, o Ricardo Teixeira. Em nome dele, como presidente do CADES, todos os conselheiros, cumprimentar o Vereador Dalton Silvano, Vereador combativo, que tem ajudado muito na política de transportes na cidade de São Paulo, cumprimentar a todos os senhores e senhoras, bom dia a todos. Eu estou aqui na qualidade de presidente das duas empresas, CET, SPTrans, e também como Secretário de Transportes, e tem toda uma equipe técnica aqui atrás, da secretaria das duas empresas. Eu vou fazer uma apresentação bastante, digamos assim, mais geral, do sistema de transportes, do que nós pretendemos fazer nesses quatro anos, por determinação do prefeito Fernando Haddad. E se tiver uma coisa mais específica, mais detalhada, ligada a uma questão, aí eu vou pedir licença para os senhores e pedir ajuda, inclusive, da parte técnica aqui, que está mais no dia a dia, em um projeto específico. Está certo? Então, gostaria que os senhores e senhoras ficassem bastante à vontade, para que nós possamos sair daqui bastante esclarecidos do que nós pretendemos fazer na cidade de São Paulo, e que não paire nenhuma dúvida em relação a todas as intervenções que nós vamos fazer. De tal maneira que a cidade ganhe com isso, e eu sei que é desnecessário dizer, mas falar para todos os conselheiros e conselheiras para que todas as dúvidas, nós possamos responder essas dúvidas, e a partir. Se tiver algo que fique em dúvida, ou que nós não consigamos responder, nós nos comprometemos, de imediato, a buscar essas respostas para que a cidade de São Paulo e particularmente, os conselheiros, saiam desta reunião bastante esclarecidos do que nós



pretendemos fazer na cidade de São Paulo, na área de mobilidade. Então, eu vou fazer uma pequena apresentação. Vou procurar não demorar tanto, para nós aproveitarmos, inclusive, do ponto de vista de perguntas. Nós temos, por dia em uma pesquisa de origem e destino, que o metrô coordena, mas várias empresas ligadas ao transporte ajudam na elaboração. Nós temos 18 milhões de viagens motorizadas por dia, na cidade de São Paulo. Desses 18 milhões de viagens, nós temos 56% que são feitas, 10 milhões e 100 mil viagens (10.100.000 viagens ou dez milhões e cem mil viagens) por dia, são feitas através de ônibus, de metrô e de trem. E 44%, 7,9 milhões viagens, são feitas através do transporte individual, de carro. Então, apenas falando do transporte coletivo, a distribuição das viagens no transporte coletivo, desses 56% de viagens, o ônibus, na cidade de São Paulo, o transporte sobre pneus, ele representa 8,2 milhões viagens por dia. Tem aqui um universo de 81% das viagens. O metrô, 22% e o trem, 11%. Esse é um dos grandes problemas da mobilidade, o grande problema da cidade de São Paulo, que é o maior transporte sobre pneus do mundo. Aqui dá mais de 100%, os senhores podem observar, é em função (incompreensível) de viagens e tem o usuário que faz mais de uma viagem por dia, em diferentes modais. Então, um dos grandes problemas da cidade de São Paulo, quando fala de mobilidade, é porque a cidade de São Paulo não tem uma rede de transporte de massa. Veja o ônibus, ele não é considerado um transporte de massa. Ele é um transporte complementar. Auxiliar. Ele é um transporte que tem que ajudar o transporte de massa, na criação de rede. E aqui, a cidade de São Paulo, que tem apenas 78 km de metrô, para ter a dimensão do problema que passa a cidade de São Paulo e a região metropolitana, mas vamos ficar na cidade de São Paulo, que é justamente os 78 km de metrô, em uma população de 11 milhões de habitantes. E aqui nós pegamos vários exemplos, de Londres, Paris, e também na cidade do México. Quer dizer, a cidade do México tem 212 km de metrô, ela é uma cidade muito parecida com a nossa, além de ser uma cidade aqui, desse hemisfério, mas ela começou quase na mesma época que a cidade de São Paulo, a rede metroviária. E você tem a quantidade de habitantes muito parecida com a cidade de São Paulo. Então, o primeiro grande gargalo, do ponto de vista da mobilidade, do ponto de vista ambiental, ligado aos transportes, tem a ver com essa falta de malha ferroviária, que não tem na cidade de São Paulo. E aí, então nós temos uma situação que a rede metroviária, aqui está longe, mas esse mapa fala exatamente onde está a rede metroviária, nós temos então, 78 km de rede de metrô, nós temos 134 km de trem, que é a CPTM, e nós temos 130 km, hoje, de corredores de ônibus, que é esse vermelhinho, aqui. E aí, você tem 1.350 linhas de ônibus que percorre 4.500 km por dia, na cidade de São Paulo. Então, toda essa teia de aranha que era amarela, agora parece daqui, não sei se eu não estou enxergando direito, parece que é verde, mas é amarela, está certo, isso aqui é a rede de ônibus na cidade de São Paulo. Então é por isso que, como a população tem o direito de ir e vir, nós temos que garantir os transportes, independente se tem metrô, se tem trem ou não. E é esse o papel que o ônibus faz todos os dias na cidade de São Paulo, percorrendo 4.500 km por dia, na cidade de São Paulo. Portanto, é o único modal que está em toda a cidade. Quer dizer, não importante onde a pessoa mora, ela tem, de um jeito ou de outro, uma linha de ônibus passando. E você cria uma situação na cidade de São Paulo, portanto, mesmo o ônibus tendo esse papel estruturante, fundamental no cotidiano das pessoas, do ponto de vista do viário, nós estamos falando agora do viário. O viário, ele não é democrático na cidade de São Paulo, porque você tem em torno de 80% do viário, na cidade de São Paulo. Então, todas essas faixas, tanto as faixas estruturantes da cidade, como as secundárias, elas são usadas pelo transporte individual sobrando, do ponto de vista do espaço para o viário na cidade de São Paulo, para o ônibus, apenas 3%. E ainda tem gente que fala que o ônibus atrapalha o carro, quando a gente coloca uma faixa exclusiva. Então, esse é um dos principais problemas da cidade de São Paulo. Então, essa coisa simples de fazer a faixa exclusiva, que é tão simples, tão simples, que ninguém fez até hoje. Eu não sei por que é tão simples e ninguém fez. Simples e barata. É só pintar uma faixa. Mas não é tão simples assim. Porque tem uma disputa de espaço na cidade de São Paulo. Por que o metrô, todo mundo concorda com o metrô? Não é só



porque ele é eficiente, não está carregado, funciona bem, não quebra nada disso. É que ele não tem conflito com o carro. O metrô fica debaixo da terra. Fica no lugar dele. O ônibus é um conflito do usuário do carro no seu cotidiano. Então, quem polui é o carro. Não é o ônibus. Então esse é um dos principais problemas por que passa a cidade de São Paulo. E esses 3% aqui são 6,5 milhões de pessoas por dia, que andam nesse sistema. E aí, você tem uma situação que, nos últimos quatro anos, tem caído à velocidade média. A velocidade média, no horário de pico, em 10%, e na parte da tarde, em 17%. E você tem o aumento da frota de carros, pegando apenas os últimos quatro anos, de 15%. Portanto, a cada dia, cada mês, cada ano, está aumentando a frota de carros individuais. As pessoas compram mais carros, e querem usar o carro no seu cotidiano. Então, é evidente que essa tendência é aumentar cada vez mais. Todos gostam de ter o seu carro e usar o seu carro. Essa situação: aqui está o ônibus, e aqui está do ponto de vista do viário, o que acontece do ponto de vista da velocidade, tanto do carro quanto do ônibus, essa é a curva de o que está acontecendo na cidade de São Paulo, nos últimos anos. E a tendência é cair cada vez mais. Não existe milagre. Essa curva, ela vai continuar dessa maneira. Em função disso, o que nós estamos nos propondo? Primeiro, nós, portanto não vamos falar do sistema estruturante da região metropolitana, e nem do ponto de vista dos modais, que não é de competência da prefeitura. Então nós vamos falar aqui, apenas de pneu. Nós não vamos falar de trilho, está certo? Não que eu não considere fundamental para resolver o problema de forma estrutural do sistema de transportes coletivo, nós teríamos que falar também sobre a parte de trilhos. Então, vou deixar de lado, porque não é objeto dessa audiência. Nós fizemos um estudo na Secretaria Municipal de Transportes, e consideramos o seguinte: que a cidade de São Paulo, ela precisaria, nessa rede de transportes sobre pneus, de pelo menos mais 460 km de corredores. Nós temos 130, precisaria mais 460. E aí, nesses 460, tem todos os locais, o viário aonde seriam esses mais 460 corredores de ônibus. Isso aqui está à disposição dos senhores, e aqueles que puderem, é até importante para a gente aperfeiçoar, verificar, porque isso vai estar dentro do Plano de Mobilidade que nós vamos ter que apresentar. Isso aqui seria até importante vocês olharem e verificar se é isso mesmo, porque nós estamos falando, portanto, aí sim, de uma rede de transportes sobre pneus na cidade de São Paulo, que vai ficar para sempre. Quer dizer, quando você faz um corredor, ele fica para sempre. Ninguém tira, mais. É muito difícil. Eu chamo a atenção para vocês darem uma olhada nesta rede que está sendo proposta para a cidade de São Paulo. Aqui também fala de terminais, mas eu vou ficar só nos corredores. Eu falei 130, mas são 120 corredores de ônibus, esses são os existentes, portanto, o que têm hoje. Aqui é o corredor do Teotônio Vilela, aqui o Itapeverica, o 9 de Julho, a gente chama do Pirituba-São João, enfim, observa que o pouco que têm é da zona oeste para a zona sul. Esse aqui é toda a zona leste. Nada, nada, nada. Não tem um corredor de ônibus, exceto aquele ali, o primeiro da cidade de São Paulo, o Paes de Barros. Portanto, no plano do prefeito Fernando Haddad, ele está se propondo a fazer dos 120 existentes, e dos mais 460 que seriam necessários, dentro dos 460, ele está se propondo a fazer 150 km de corredores na cidade de São Paulo. Eu não consigo enxergar daqui, mas esse aqui é o traçado dos corredores, esse aqui os locais, e tem aqui, inclusive, a metragem. Tem o número, o local e a metragem, e observem que aquilo que não tinha nada na zona leste. Esse aqui é o corredor, a gente chama de Celso Garcia. Então pega a Celso Garcia, e depois ele pega lá na Avenida São Miguel, e ele sai lá na Avenida Marechal Tito, e aqui é o bairro Itaim Paulista. O segundo corredor é o corredor Radial Leste. Então ele pega a Radial Leste, aqui, se não me falha a memória, é o Itaquerão, e aqui, ele vai até Guaianases. Ele pega a nova Radial, vai até Guaianases. E depois, aqui, você tem um trequinho que é a Avenida Itaquera, e aqui você tem a Aricanduva. Essa aqui é a Aricanduva e depois, a gente chama de Perimetral, que eu considero importante, do ponto de vista da mobilidade daquela região bem no fundo da Zona Leste, aqui é o Terminal São Mateus, aqui é o Terminal Cidade Tiradentes e aqui Guaianases, e aqui Itaim Paulista. Então nós vamos ter outra alternativa, do ponto de vista perimetral para o transporte público, parecida, é uma paralela à Jacu Pêssego. Quem conhece aquela região, é uma região bastante difícil do ponto de



vista da mobilidade, a Estrada Iguatemi, enfim, toda Dom João Néri. Então essa é a proposta nossa do ponto de vista de corredores para a zona leste. Esse trequinho aqui é um trequinho que é o entroncamento da Estrada Iguatemi com a Luiz Mateus, que é o que tem um semáforo que é famoso... O pior semáforo, considerado o pior do mundo é aqui: Luiz Mateus, Inácio Monteiro, com a Iguatemi. Isso aqui é um absurdo. Nós vamos mexer com isso aqui. Isso aqui é o que está sendo proposto para a zona Leste. Depois, nós estamos nos propondo a fazer um corredor que faz a ligação com o corredor Tiradentes, e que a gente chama Corredor Bandeirantes. Ele pega a Anhaia Melo, e aqui, da Bandeirantes, ele vai para a zona oeste, para Pinheiros. De tal modo que quem estiver na zona leste, não precisa passar pelo Centro e pega essa perimetral até a zona oeste. É um viário importante, um corredor importante, do transporte coletivo, para fazer com que as pessoas não precisem passar pelo centro. Outro corredor que nós estamos nos propondo, é o que a gente chama de Norte-Sul. É um corredor que sai aqui na Brás Leme, ele pega a 23 de Maio, segue todo o corredor da 23 de Maio com a Avenida Interlagos, e termina no Largo do Rio Bonito, na Cidade Dutra, que é aonde interliga com um corredor já existente. E depois, nós temos várias intervenções e corredores naquela região do Campo Limpo, Jardim Ângela, já está sendo feita uma parte que é a Ponte Baixa, que é um viário novo, que nós vamos fazer, que pega um trequinho ali perto da Avenida Guarapiranga. Aqui já está mais difícil, está um pouco tumultuado aqui, as informações. Mas que é uma alternativa à M'Boi Mirim. A outra, nós vamos estender a Carlos Caldeira Filho, que ela vai até um pedaço, até ali no... não, não... Aquele terminal perto da estação Capão Redondo do metrô. Capelinha, e seguir em frente... Ele sair ali do terminal Capelinha, ou terminal Capão Redondo, e seguir em frente até o Jardim Ângela. Portanto, de novo, vai ser aberto um viário lá, corredor de ônibus, ao lado de um córrego que tem lá, esqueci o nome do córrego. Mas a ideia é fazer o tratamento e fazer um corredor de ônibus. E aqui, no largo do Jardim Ângela já tem um terminal, vamos um outro terminal, e estender o corredor até divisa com Itapeverica da Serra. E todo um tratamento na Estrada Baronesa, e toda aquela região, e além de requalificar o Corredor M'Boi Mirim, que eu considero M'Boi Mirim, esse trecho aqui atrás, lá de Guaianases, lá, da Estrada Iguatemi e Belmira Marin, os três principais gargalos da cidade de São Paulo. Então, aqui nesta região da M'Boi Mirim, vão ter várias intervenções no sentido de melhorar a mobilidade. E quando a gente fala em melhor mobilidade, sempre sob a ótica do transporte público. E nós solicitamos, e é um compromisso do governo do estado, de estender a linha de metrô do Capão Redondo até o Jardim Ângela. Então você abrindo um novo viário, esse da Carlos Caldeira Filho, você fazendo a do Ponte Baixa, requalificando M'Boi Mirim, fazendo a extensão até a divisa com Itapeverica da Serra, e fazendo intervenções no viário, priorizando o transporte público, na Estrada Baronesa, a Estrada Funcionário Público, e outras, a própria Guarapiranga, nós consideramos que são intervenções que vão ajudar muito naquela região do Campo Limpo, Jardim Ângela, Capão Redondo, que é muito difícil para a população daquela região. Na região do Grajaú, a nossa proposta é, de novo, requalificar, alargar e fazer um corredor na Belmira Marin, que não tem, e que é um dos principais gargalos da cidade de São Paulo. Fazer o corredor da Belmira Marin até no Jardim Eliana, que fica um pouco antes ali, da Balsa do Bororé. Portanto, fazer um corredor de ônibus neste trecho, que é a maior população que tem lá.. E também a proposta é fazer um corredor que saia do terminal Grajaú, que é ali do entroncamento da CPTM. E o Governo do Estado vai estender o trem do Grajaú até o Varginha, tem a proposta, e nós melhorarmos todo o viário dessa região do Varginha, Vila Natal, e fazer o corredor até o Jardim Eliana. Do Jardim Eliana, sair um corredor, por trás, que pega ali naquela região do Parque Residencial Cocaia, região do Cantinho do Céu, e a outra alternativa de transporte público que sai atrás do SESC Interlagos. E que pega, portanto, a Ponte Antônio Vitorino Goulart, eu acho que é o nome da ponte. Porque aqui você tem uma ponte do Vitorino Goulart, e tem uma outra ponte que é chamada ponte da Avon, e depois você tem a Ponte do Socorro. Então, uma outra alternativa, um outro corredor aqui, aqui por trás. Do ponto de vista da mobilidade do transporte público, nós consideramos essa grande intervenção, que é aqui na região do Grajaú, essa



da região do Jardim Ângela, M'Boi e aqui a Belmira Marin, e essa aqui, essa macro na região leste, dos 150 km, não é o ideal, mas, digamos, que é o que mais aflige a população. Se a gente conseguir fazer esses corredores vai amenizar bastante o sofrimento daquela população, daquela região. Nós estamos falando agora, de etapas. Quando a presidente Dilma veio aqui para São Paulo anunciar os R\$ 8 bilhões, R\$ 3 bilhões, ela divulgou para mobilidade. R\$ 3 bilhões. Outro foi para drenagem, foi para recuperação de manancial, naquela região, inclusive, e esses R\$ 3 bilhões é um total de 99 km. Por isso então, que nós só separamos para efeito assim, de calendário, a primeira etapa e a segunda etapa. Aquela parte verde são esses 99 km de corredores e 4 novos terminais. Os 4 novos terminais, deixa eu ver se eu me lembro, são Parelheiros, está lá escrito, mas é Parelheiros, Perus, Jardim Ângela, e Itaquera. Então, esse amarelinho, o Radial, o Aricanduva, o Itaquera e todo esse complexo aqui embaixo, da M'Boi Mirim, são esses 99 km que a presidente Dilma, que está aqui escrito. Que a presidente Dilma anunciou. Então, digamos assim, tanto do ponto de vista de projetos e de execução de obra e de recurso, dos 150 está garantido, neste momento, do ponto de vista de recursos, os 99 km, do que foi anunciado. Essa outra parte verde que eu falei, ela, do ponto de vista da quilometragem, são 134 km. Isso aqui, nós já fizemos o projeto funcional, fizemos o projeto básico, lançamos a pré-qualificação no dia 19, hoje, acho que é 21. Dia 19, antes de ontem. Foi lançado, portanto está na consulta, já está na pré-qualificação para fazer já, a licitação da obra, também desses 134. Que é esse verdinho aqui. Tudo isso que eu falei. Que é o complemento. Portanto, se tiver recursos e enfim, dá para fazer tanto os 99 mais 134. Vão ficar prontos, além dos 13 novos terminais. Nós temos um universo de 229, dos 460, vão estar prontos 229, 230 km. O plano de metas do prefeito é 150. Quando nós falamos de corredores de ônibus e terminais, nós estamos falando de BRT, que é um transporte que ele tem ultrapassagem, ele é pré-embarcado, a ultrapassagem é para aumentar a velocidade, ele é pré-embarcado para aumentar a velocidade. De preferência, sem interferência no viário. De você fazer passagem de nível, de você fazer viadutos. Quer dizer, é fazer com que o ônibus tenha sua prioridade como se fosse o metrô, sem interferência, na medida do possível. Um tratamento de calçada a calçada. Significa que será feito o tratamento na calçada. Terá o aterramento da fiação, em toda extensão desses corredores. Terá ciclovias. Todos os corredores terão ciclovias. Estamos falando de algo eficiente, moderno, do que tem de melhor no mundo, em relação ao transporte público sobre pneus. De alta tecnologia. É uma nova configuração de transporte público na cidade de São Paulo. Por isso que não dá para comparar dos existentes. O melhor existente hoje, na cidade de São Paulo, do ponto de vista que nós estamos nos propondo, e do projeto que foi elaborado, e que está sendo licitado para a obra, ele é outra configuração. Por que eu falei de preferência sem intervenção? Porque às vezes, não tem como. E veja, quando você fala em transporte público, coletivo, ônibus, então nós estamos falando que ele está no nível. E nós temos que priorizar o usuário desse transporte. Eu fiz uma plenária na zona sul, 15 dias atrás, e me perguntaram por que a nossa faixa exclusiva na Avenida 23 de Maio, quando chega ali na Ruben Berta, não continua, e ele entra na Ascendino Reis. Todo mundo fica perguntando: continua. Porque veja, o nosso foco é o usuário. O nosso foco não é a corrida de quem corre mais, se é o ônibus, se é o carro, senão a gente entra na Fórmula 1. Às vezes, quando tem um túnel, o pessoal pergunta: mas por que não deixa o ônibus passar no túnel, já que a prioridade é ônibus, e deixa os carros ficarem no semáforo. É que o usuário, ele precisa descer do ônibus. Ele precisa subir. Então, às vezes, você tem que deixar ele no semáforo, você sempre tem que priorizar o usuário do transporte público. De preferência, ele tem que descer no nível da rua, de tal maneira que ele possa atravessar e seguir o seu destino, sem precisar subir escada, sem precisar descer. Então, você tem uma preocupação, o olhar é sempre do usuário. Não é o olhar sobre só de correr o ônibus. Então, é por isso que tem um cuidado em relação a isso. Às vezes a pessoa pergunta: "mas por que fez o semáforo em tal local?" Porque às vezes, não tem necessidade. Faz uma rotatória naquele local. As pessoas se esquecem que existe o pedestre. A pessoa precisa atravessar a rua. Se existe uma coisa mais absurda que eu vejo aqui do nosso lado, observem vocês todos têm um ponto de ônibus ali do lado do Obelisco,



naquela ferradura, que não tem passagem de pedestre para chegar naquele ponto de ônibus. Vocês já perceberam isso? Aliás, quem for visitar o Obelisco, não existe faixa de pedestre. Observem. O que é um absurdo. Nós estamos tentando ver como resolve aquilo lá. Ou tira o ponto de ônibus, ou põe faixa de pedestre. Alguma coisa tem que fazer. Porque são coisas que parecem simples, mas é um conceito profundo em relação a isso. Então, esse é o conceito, quando a gente fala de corredor. Nós estamos falando de BRT, que é um ônibus rápido, moderno, e que tenha ultrapassagem, que seja pré-embarcado, e que a velocidade seja uma velocidade adequada para todos. E de preferência, o veículo, e aqui, eu acho que é uma questão que nós temos que a cidade é uma vergonha o que acontece com a cidade de São Paulo, que são os nossos veículos. Um veículo não poluente. Quer dizer, já está na hora da cidade de São Paulo começar... Mesmo que está melhorando bastante o combustível, mas continua sendo fóssil. Então, esses veículos, espero um dia, que a cidade de São Paulo tenha também um veículo não poluente, para dar o exemplo, não só para a cidade, mas para todos nós, do tipo de veículo que a gente usa na cidade de São Paulo. Em que pese que o carro polua mais. Mas eu acho que nós poderíamos também, fazer o dever de casa. Isso aqui é o que a gente chama de pré-embarcado. É só mais uma ideia. Isso aqui é o conceito do novo terminal. Quando nós falamos de terminal, que também tem esse conceito, isso aqui é o Terminal de Parelheiros, até porque os veículos estão aumentando bastante, você tem que mudar. Isso aqui, do ponto de vista ambiental, ele tem todas as características... O conceito, do ponto de vista do tratamento, tanto do ponto de vista energético, do tratamento de água, que tem a ver com todo o problema ambiental da cidade de São Paulo. Isso aí é o cálculo do ponto de vista do que significa o ônibus e o carro, e a velocidade de cada um. Essa questão ambiental propriamente dita, e depois eu pediria para a equipe técnica se vocês... Alguém quiser saber sobre específico de quanto que é o ganho do ônibus, do corredor em relação ao carro, que é significativo. Isso aqui, que é o que nós estamos fazendo na cidade de São Paulo, que já é visível o aumento da velocidade dos veículos, que são esses 220 km este ano, de faixa à direita. Nós já fizemos 120 km, a meta é fazer 220 km. A meta do prefeito é 150 até 2016. Mas nós vamos fazer 220 km esse ano, e tem pelo menos duas grandes intervenções que nós vamos fazer que é polêmica... Polêmica não, mas que vai mexer com a cidade, que é a rótula central. Nós vamos fazer faixa exclusiva, lá. E a Radial Leste. Nós vamos fazer toda extensão da Radial Leste, faixa exclusiva. Independente do corredor. A hora que o corredor vier, já vai melhorando. Porque ganhar uma hora por dia, uma hora e dez por dia já é bastante significativo. Nós temos todos os locais também. E desnecessário dizer que quando você aumenta a velocidade, você diminui a aceleração do ônibus, quando você dá um transporte adequado, as pessoas deixam de usar o carro. Você diminui a emissão de poluentes na cidade. Então, por isso, essa intervenção do transporte público na cidade. Isso aqui acho que já é a 23 de Maio, que nós fizemos recentemente. Quando a gente fala de democratizar o espaço, e tem gente que insiste ainda, que é um absurdo. Tudo bem, vocês fazem faixa exclusiva, mas não tem ônibus. Mas o objetivo é esse mesmo. É deixar espaço para o ônibus. O ônibus, que ele passe de 5 em 5 minutos. Não tem problema. O espaço é dele. Essa é a faixa do ônibus. Aí o carro tem uma, duas, três, quatro, cinco, seis, e aqui deve ter outra do ônibus. Então, de 8 faixas, 6 são do carro. E ônibus, coitado, só está com uma. E aqui está cheio de gente. Aqui, provavelmente, tem uma pessoa. Duas. A velocidade, para quem tem dúvida, aumentou bastante, já está acima de 30% da velocidade, na cidade, para quem usa o transporte coletivo. Já do que foi implantado. A tendência é aumentar cada vez mais, nós estamos fazendo várias intervenções para aumentar a velocidade. Também vamos fazer 150 km de ciclovias na cidade, que tem a ver com esse projeto de mobilidade, que é fundamental. E além das ciclovias, você tem várias regiões da cidade, nos bairros, principalmente, ou vias secundárias, você reduzir a velocidade dos veículos, para poder compartilhar a bicicleta com os carros, que é a tendência mundial e nós temos que fazer isso. Ciclovias, elas são necessárias, e importantes fazer, mas o ideal é que tenha esse compartilhamento. Quem disse que o viário é do carro? Quem disse que o leito carroçável é do carro? Por que é que tem que ser do carro e não do



ciclista? A calçada é do pedestre. É verdade que tem algumas bancas de jornal que atrapalham, e outras coisas. Mas a calçada é do pedestre. Esse é o santuário do pedestre. Ninguém tira. Mas o leito, o viário, o leito carroçável, quem disse que é do carro? Está errado esse termo. Por que não pode ser da bicicleta? Por que ela não tem motor, é isso? Ou por que ela não polui? Esse é o castigo de quem não polui? De quem usa sua própria força para se movimentar, só porque não tem motor, ele tem que... Ele vai andar aonde, então? O castigo dele, por não poluir, e ele não pode andar na calçada. Vai para onde? Devia agradecer ao ciclista, que é um carro a menos. Além do usuário. Nós temos que agradecer ao pedestre, agradecer ao usuário do ônibus, o ciclista, porque ele não está andando de carro. Mas ao contrário, às vezes as pessoas reclamam desse tipo de gente. Nós vamos ver uma coisa na cidade, já estamos revitalizando 4.800 semáforos, são 450 por mês. E, além disso, nós vamos tornar 3.000 semáforos inteligentes, que é para melhorar a mobilidade na cidade de São Paulo. Há uma avaliação da CET de que se você conseguir colocar, organizar e autoprogramar esses semáforos, você aumente, em 20% a mobilidade na cidade de São Paulo. E aí, inclusive, para quem usa carro. Para todos. É evidente que a gente prioriza o transporte público, inclusive do ponto de vista semafórico, mas essa recuperação semafórica e isso aqui é uma central que nós vamos integrar, ela passa por uma revitalização de todos os semáforos onde está com problema, e torná-los inteligentes. A primeira parte já está acontecendo. Já estão, todos os dias, são recuperados vários semáforos, cruzamentos na cidade. E a outra, nós devemos lançar o edital para os próximos dias, que são os chamados semáforos inteligentes na cidade de São Paulo. Então esse é o plano na área de transportes. De forma bastante resumida. Para cada ação dessas... Nós não falamos de linhas noturnas. Da reorganização do sistema, das linhas, da troncalização. Tem detalhamento de cada coisa dessas que está sendo feito lá, e eu só espero que os senhores entendam do ponto de vista da mobilidade, do ponto de vista da urgência, da necessidade, do ponto de vista ambiental, os corredores são, vitais, urgentes, para a gente fazer com que melhore a qualidade do transporte na cidade de São Paulo. Inclusive, melhorando a qualidade, a eficiência e a segurança. Fazer com que umas partes desses usuários do carro possam migrar para o transporte público, que uma grande parte do transporte na cidade de São Paulo, coletivo, ele é bom, de boa qualidade. E tem frequência, tanto o metrô como o ônibus. E tem gente que ainda não usa o transporte público. O que nós precisamos também é uma mudança de cultura do transporte público. E antes que alguém me pergunte, porque todo lugar que eu vou, pergunta se eu ando de ônibus ou de metrô, primeiro que eu sempre andei, nunca fiz propaganda para isso. E eu continuo andando. Não faço propaganda disso. Não com a frequência que eu gostaria. Mas eu também sei que eu tenho que mudar esse tipo de comportamento, ao invés de usar 30%, 40%, quando eu estou no sistema de transportes, essa relação, 30% do transporte público, 70% transporte individual, quem sabe, fazer uma migração para chegar um dia que também eu possa usar só o transporte público. Mas hoje, seguramente, quase 50% eu uso o transporte público, tanto ônibus como metrô, e 50% do transporte individual. Eu sei que é uma mudança de cultura. Mas nós temos que fazer essa migração para que todos possam andar na cidade de São Paulo, que é a cidade de todos nós, que nós gostamos. É isso, senhor presidente.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Secretário Jilmar Tatto, muito obrigado pela sua explanação brilhante. E agora, abriremos inscrições para as perguntas ao Secretário. Dalton Silvano já inscrito. Todos inscritos? Mais algum Conselheiro? Secretária poderia abrir para a representante da Secretaria de Mobilidade e Deficiência, que gostaria de fazer pergunta, dona Marta. Dalton, por gentileza.

Cons. Dalton: Secretário, em primeiro lugar quero, aqui, parabeniza-lo pelo trabalho que vem executando à frente da Secretaria Municipal dos Transportes, e principalmente pela coragem como vem enfrentando esses graves problemas aqui, de mobilidade, na cidade de São Paulo. Todos



sabem que a cidade vive, na questão do transporte, um grande conflito. Obviamente, aqueles que querem priorizar o transporte individual com aqueles que querem priorizar o transporte coletivo. A informação que nós temos é que 70% utilizam do transporte coletivo, público, e 30% dos automóveis. Sabemos que o Partido Verde defende, eu diria de uma forma até aguerrida, o investimento no transporte coletivo. A primeira questão, que eu quero fazer, sei que têm outros conselheiros, nós temos um problema que de um lado se busca alternativas para melhorar a velocidade do transporte na cidade, e de outro, nós sabemos que têm facilidades para se buscar e aumentar o transporte individual, que são os financiamentos para os automóveis. Um dia, me questionaram da questão do trânsito, falei: já tem a primeira ideia. Cada família só pode ter um automóvel. A pessoa quase caiu de costa, ali. Primeira ideia para começar a resolver. Então, uma pergunta, não vou aqui me estender, mas se a secretaria tem planejado, está pensando, existe estudo para aumentar o número de dias do rodízio, na cidade de São Paulo? Porque sabemos que aí, o financiamento, 70, 60 meses, facilita, cada vez mais, a pessoa ter o transporte individual, mesmo que o transporte coletivo seja importante. Aquela questão: a pessoa quer ter o seu primeiro carro para levar a namorada para passear. Primeira pergunta se existe esse pensamento de se aumentar o número de rodízio. Outra que a gente escuta bastante nas ruas, das pessoas, eu me lembro que eu estou a 16 anos na Câmara, eu me lembro quando nós tínhamos os perueiros e a partir dos perueiros, foi uma luta grande, que se buscou um novo contrato de 20 anos, dos transp... Aí se criou o transporte alternativo. Os permissionários e os concessionários. E certeza absoluta, secretário, que de lá para cá, todos os governos... Todos os governos cortaram inúmeras linhas de ônibus. Então hoje, nós temos um déficit de linhas porque foram cortadas em função do custo, quando foi estabelecido o Bilhete Único. E aí, para dividir aquela parte dos R\$ 3,00 do Bilhete Único, uma parte para o permissionário, outra para o concessionário, outra para o sistema, faltou dinheiro, e nós temos os registros oficiais dos cortes de linhas. Isso está sendo discutido, inclusive, nas CPIs. E juntamente com o corte das linhas, se pergunta se há possibilidade, quer dizer, a melhora dos 15 mil ônibus que nós temos, e também, se há algum estudo para se ter aqueles ônibus onde você cobra um valor maior, que seriam os ônibus especiais, que no passado se teve aí uma proposta, e ela acabou não sendo levada adiante, de se ter ônibus especiais. A outra coisa, aí eu conversando mesmo, com o trabalhador, a sensação inicial, até porque foram medidas que foram tomadas de emergência com relação à implantação dos ônibus nas principais vias, eu não consegui, obviamente, observar ali, pela explanação de Vossa Senhoria, do secretário, se todos esses corredores de ônibus, eles não sofrem solução de continuidade. Eu ouvi parcialmente, o secretário dizer que tem um problema aqui, um problema ali, tem problema do pedestre, mas se nós não tivermos o ponto inicial, ou ponto final, um percurso contínuo, me parece que na medida em que essa continuidade, ela é obstruída, você pode atravancar um pouco o trânsito. Então nesse sentido, se nesse projeto que Vossa Senhoria apresentou, ele está previsto aí, quer dizer, essa continuidade? A outra pergunta se existe estudo se o governo pretende também, implantar o pedágio no centro expandido, que é uma matéria inclusive, do programa do Partido Verde. Se existe esse estudo também. Seria outra forma para restringir o uso de automóvel, do uso individual aí, de automóveis? Então, essas perguntas que eu estou aqui colocando, e mais, secretário, eu entendo que com essa verba que veio do governo federal, eu tenho passado vários anos na Câmara Municipal, e nós sempre observamos e constatamos que a verba necessária para a própria CET, para implantação, e na medida em que aumenta o número de carros, antigamente, falava: "vou cortar caminho por aqui." Hoje você não corta mais caminho. Então, eu quero saber se os recursos financeiros para implementação desse projeto todo, de mobilidade que Vossa Senhoria apresentou, se eles são suficientes para serem implantados nesse mandato? É a população aí, que fica reclamando. Então, eu tenho feito essa pergunta em todas as reuniões, com relação aos recursos. Foi anunciado, até o recurso chegar, nós sabemos aí que existe aí um hiato. E com relação, finalizando, essa questão dos corredores, essa sensação de que parece que não melhorou o



trânsito, até porque se iniciou de uma forma aí, eu diria de urgência, o percurso que foi anunciado, que era de 14 km/h, se realmente, hoje tem o número exato? Se passou para 20, 30, 40 km/h, os ônibus com a implantação desses corredores parcialmente. Eram essas perguntas que eu queria fazer por ora, Senhor Secretário.

Secretário Jilmar Tatto: Vereador, primeiro, em relação à facilidade de financiamento de automóveis no Brasil, a desoneração que teve toda a cadeia produtiva. Esse conflito não existe. Não tem problema nenhum as pessoas terem carro. Eu tenho meu carro. Aqui, possivelmente, quase todos têm carro. E tem que ter. Até por que você pode usar o carro para viajar, para fazer compras. E têm aqueles que têm a necessidade real, efetiva, e usam. O carro é um instrumento de trabalho do seu dia a dia. E tem, às vezes, o vendedor... A gente sabe. Tem uma parcela que precisa do carro. Agora, é verdade que tem uma parcela que ou pega o carro de manhã, vai para o trabalho, o carro fica parado o dia todo, fim de tarde, à noite, volta para casa, e usa o carro só para isso. Para trabalhar, e fica parado o carro. E tem gente, inclusive, que o carro fica parado na rua, no viário. E reclama, inclusive, quando caem algumas folhas em cima do carro. Quer dizer, ele não paga nada por aquilo. Então... Eu não vejo... Não há contradição entre as pessoas terem carro, e têm que ter, faz parte, ajuda a economia. Agora, tenho que saber, eu acho que o bom uso do carro e conforme a necessidade. Às vezes a pessoa precisa levar um filho pequeno para o médico, enfim. Então, não tem problema em relação a isso. O que tem é o seguinte: a pessoa tem que ter consciência de que a prioridade é o transporte coletivo. Então você tem que aumentar o viário para o transporte coletivo, e ele sabe que ele vai usar o carro só na extrema necessidade, no seu cotidiano, e usa no final de semana, ou para fazer compras ou para viajar. Essa é mais uma sugestão. Em relação ao rodízio: a CET fez um estudo e fez algumas simulações em relação à extensão do rodízio na cidade de São Paulo. A primeira simulação. Se acabar o rodízio, essa é a primeira simulação. A cidade aumenta em 25% a mais, o trânsito na cidade. Se acabar o que existe hoje. E foram feitas várias simulações. Simulações do tipo: estender por mais um dia o rodízio. Simulações, fazer o rodízio na cidade toda. Quer dizer, o que existe hoje. E simulação no sentido de você fazer o rodízio só nas grandes avenidas e permitir que a pessoa possa atravessar essa avenida, e circular de um bairro para o outro. Essa foi a melhor simulação. Essa de estender... Manter o que tem estender nas principais avenidas na cidade, que a gente chama de artéria um, e permitir que o carro possa andar de um lado para o outro, atravessar essa avenida, e circular no bairro. Essa simulação melhorou. Isso tem todo um cálculo e todo um conceito internacional. Melhorou do ponto de vista do conforto do motorista, em 20%. Essa foi a melhor simulação. O que o prefeito tem dito? Que enquanto não melhorar a velocidade dos ônibus, enquanto não melhorar a qualidade do ônibus, não vai ampliar o rodízio na cidade de São Paulo. Então é disso que se trata. Não tem decisão política, nesse momento, de ampliar o rodízio na cidade de São Paulo. O que, por precaução eu solicitei para que a área técnica da CET, que faz essas simulações, que fizesse de novo. Com os corredores existentes, com as 220 faixas já simulando como se já estivesse tudo implantado, para verificar exatamente esses estudos técnicos, se está tudo em ordem. Mas o que eu posso dizer em relação ao rodízio. Em relação ao pedágio: a cidade de São Paulo, o Brasil inteiro debate sobre quem financia o transporte público. E tem o debate de que o debate sobre o pedágio, sobre a CID, pagar um percentual da gasolina, e esse percentual ir para o transporte público, está dado. Quer dizer, a Fundação Getúlio Vargas fez um estudo que diz o seguinte: se você aumentar em R\$ 0,10 o litro da gasolina, você pode abaixar, ou deixar de aumentar R\$ 0,26 a passagem de ônibus. E do ponto de vista inflacionário, o que incide mais? Porque é esse o grande terror do governo e de todos nós, do país. Do ponto de vista inflacionário, incide mais na inflação o aumento da tarifa de ônibus, que o aumento da gasolina. Então, esse foi um estudo da ação que a Fundação Getúlio Vargas fez, professor Samuel Pessoa fez, e está o debate da CID que a Frente Nacional de Prefeitos apoia essa ideia de você cobrar um percentual da gasolina para o transporte público. E foi encampado pela



Frente de Prefeitos e que a prefeitura de São Paulo apoia, o prefeito apoia essa ideia. Em relação a pedágio não tem esse debate. Cobrar direto. A diferença é o seguinte: quando você fala de CID, cobrar gasolina significa que tem que ter um projeto de emenda constitucional. É uma PEC. Passa pelo Congresso, e é o Congresso que... Então é a mudança do perfil da CID. Porque a CID que existe hoje, ela foi criada para a infraestrutura. Como tem o PAC, você não precisa mais... O PAC pode resolver a parte de investimento em estrutura. Então, você transformaria a CID para custeio. E você, como 75% fica com o governo federal, você transformaria a CID para custeio, quer dizer, dinheiro que viria para financiar tarifa, e você mudaria o perfil. Esses 70%, ou 75, ou 100%, viriam direto para a cidade, para os municípios. Esse é o debate que está colocado. A diferença é que a CID depende, digamos assim, do Congresso Nacional, do governo federal, o pedágio é uma decisão que é uma prerrogativa dos municípios. Então depende só da cidade de São Paulo, e esse debate não se tem, em nenhum momento, a ideia aqui, de implantar o pedágio na cidade de São Paulo. Mas tem o debate de quem financia o transporte público. Em relação a reestruturar o sistema de ônibus, é o que nós vamos fazer. É o segundo passo. Se tem uma situação na cidade de São Paulo, que as faixas exclusivas é uma parte de tudo o que nós vamos fazer na cidade de São Paulo. Nós vamos reorganizar as linhas, replanejar as ordens de serviço para os ônibus passarem no horário certo, você tem situações que em um corredor de ônibus você tem o ônibus, e no lado... Que é lado esquerdo, no lado direito, você tem os micro-ônibus, e então, nós vamos reestruturar todo o sistema de transporte, na cidade de São Paulo. Você tem local que tem ônibus sobrando, e tem lugar que tem ônibus faltando. Você tem bairros que não têm linhas de ônibus, não têm pontos de ônibus. Têm bairros que têm em excesso. Você tem sobreposição de linhas. Observem vocês mesmos, ande aqui nessa região central, a quantidade de ônibus vazio que tem. O que é isso? Isso é custo do sistema. Isso é falta de planejamento. Quer dizer, é custo do sistema que alguém está pagando a conta, e você tem uma situação que tem ônibus sobrando em determinadas linhas, e têm outras linhas que têm ônibus faltando. É verdade que tem uma discussão macro, que tem a ver com o Plano Diretor, que foi lançado agora, que é o desejo do usuário, a questão: todos querem vir para o Centro. Então nós temos que reorganizar a cidade de São Paulo, que é o projeto do prefeito do Arco do Futuro, e que o Plano Diretor caminha para isso. Mas não vamos fazer essa discussão macro. Vamos focar só na questão do ônibus, nesse momento. Por isso que a gente fala de perimetral. Para não ter só linhas radiais. Então essa reorganização, nós pretendemos fazer, e tem dificuldade de fazer isso, porque não é fácil. Não é fácil você fazer essa mudança de sobreposição, de organização de linhas. Mas nós reconhecemos que tem uma parte, ou uma grande parte da cidade de São Paulo, que a deficiência do transporte público é muito grande. E nós vamos introduzir o que nós chamamos de computador de bordo. Computador de bordo é para que o próprio motorista, ele saiba se ele tem que acelerar um pouco mais, ou diminuir a velocidade, para que o usuário que esteja naquele ponto de ônibus, ele saiba exatamente que o ônibus vai chegar naquele horário. Porque não tem coisa pior para o usuário, de primeiro, a dúvida de saber se o ônibus vai passar ou não. Segundo, se o ônibus já passou. Terceiro mesmo ele não passando, em que momento que ele vai chegar. Vocês percebem? Então, isso você tem...

Orador não identificado: (fala sem microfone)

Secretário Jilmar Tatto: Exatamente. Eu concordo com o senhor. Concordo com o senhor. Agora, um dos problemas era o quê? Era a obstrução do viário. Quando a gente fala de uma faixa exclusiva, é para que ninguém atrapalhe o ônibus. Por isso que nós vamos aumentar em 3 vezes mais a fiscalização nas faixas exclusivas e nos corredores. Porque quando você tem um veículo entrando na faixa exclusiva, não é que ele está atrapalhando aquele ônibus, apenas o usuário daquele ônibus. Ele está atrapalhando o sistema como um todo. E aqui eu aproveito, porque é algo que me emociona muito, e toda hora alguém pergunta, e fala que não tem... Por isso que não pode



ter interferência nenhuma na faixa exclusiva. Porque nós temos que organizar o sistema e a velocidade do ônibus é... E não é nem mais e nem menos, naquela programada. E têm pedidos para entrar na faixa de ônibus, para entrar na faixa de ônibus, e todos de forma bastante justa. Primeiro, por que não táxi entrar na faixa de ônibus? Porque o táxi, quando ele pega o passageiro, e quando ele descarrega o passageiro, ele para. Se ele para, o ônibus para. E para todo ônibus que vem atrás. Segundo, o taxista tem um comportamento que é real, a gente reconhece, ele vai à busca do passageiro. E um taxista buscar um passageiro a 50, 60, 70 por hora, ele não pega passageiro nenhum. Então, quando ele não tem um passageiro, ele tem que andar devagarinho para pegar o passageiro. O que significa esse 'andar devagarinho'? Significa que ele está atrasando todo o sistema de transporte na cidade de São Paulo. O pessoal fala: Vamos por o taxista. Falei: Está bom, o taxista. Vamos, mas... Por que não o fretamento? O fretamento é um transporte privado, portanto, coletivo. É um carro a menos na cidade. Então vamos por o fretamento. Ok. Aí o outro vem, mas vamos por... Por que não põe escolar? Vamos por escolar também, na faixa exclusiva. Escolar, gente. É a mãe, o pai deixa de levar o filho de carro, põe o escolar também. As autoridades: por que não pode o desembargador, ou deputado como eu, o vereador, como o Dalton? Os conselheiros do Tribunal de Contas, o... Enfim, todas as autoridades do país inteiro, por que a gente não põe na coisa? Bombeiros, por que não põe bombeiro, gente? Salva vidas. As concessionárias da SABESP, do gás, das urgências, têm que por. Polícia, por que não vamos por polícia também, nos corredores? Bicicleta, por que não nos corredores? Eu acabei de elogiar quem usa bicicleta, lembra? Moto, por que não? Porque moto não atrapalha. Pelo menos sai do meio dos carros. Por que não por os caroneiros, aquele veículo que têm mais de dois passageiros, três passageiros, por que não põe na faixa de ônibus? E por último, eu pergunto: por que não por o carro também, na faixa de ônibus? Aí põe tudo isso, e a gente põe o ônibus do outro lado. Entendeu? Então do ponto de vista conceitual, o que eu acho que deveria entrar e entra na faixa de ônibus? Ambulância, bombeiro, emergência. Ponto. Acabou. Porque esse é um espaço que tem que dar velocidade para organizar o sistema de transportes na cidade de São Paulo. Porque a grande maioria, 70% usa o ônibus. As pessoas acham que... Então é conceitual. Aquilo é um santuário. Aquilo é para quê? Para organizar o sistema de transportes na cidade de São Paulo, por isso que... Respondo agora. Por que não o ônibus especial? Já me falaram isso. Mas por que a gente não coloca um ônibus especial, cobra R\$ 15,00 e coloca para fazer, que aqueles que não vão usar o carro de jeito nenhum, entra carro. Primeiro, porque eu acho que o transporte público, ele tem que ser universal. Ele tem que ser de boa qualidade e ter segurança para todos. Não é para quem tem dinheiro, e para quem não tem dinheiro. Vamos deixar muito claro isso. Segundo, esse espaço da faixa exclusiva, é um espaço muito caro. Ele não está à venda. Não é porque a pessoa tem dinheiro que vai estar lá, nesse espaço. Portanto, eu sou daqueles que eu acho que nós temos... Não estou dizendo... Nós temos que perseguir, senão nessa gestão, na outra, na outra, na outra, não importa... Nós temos que perseguir um transporte de boa qualidade para que todos usem um transporte de boa qualidade. Todos. Independente de a pessoa ter dinheiro ou não. Então, portanto, que eu sou contra esse tipo de conceito. Está certo? O ônibus executivo, não sei o que. Não. Se o poder público não tem a capacidade de melhor transporte para fazer com que as pessoas migrem para o transporte público, na próxima eleição, vai lá e muda os gestores. Troca. Está certo? Agora, eu não sou daqueles que acha que tem que privilegiar em função do fato da pessoa ter dinheiro ou não. Eu quero um transporte público para todos. Para todos, e é disso que se trata, e é por isso que nós temos que correr contra o atraso que teve. Porque isso que nós estamos discutindo aqui, esses 150 km de corredores estão certos, a grande maioria deles não tinha projeto. E quando tinha o projeto não era projeto privilegiando o transporte público. Era privilegiando o carro. São Paulo ficou parada muito tempo sem investimento na mobilidade, no transporte público. Foi investido no viário. E nós temos que correr atrás para recuperar essa questão do transporte. Por isso que é importante, já respondo a outra pergunta do vereador, a questão da continuidade dos projetos. Independente de quem é



governo. O projeto de priorizar o transporte público, transporte coletivo, tem que ser um projeto de cidade. Não pode ser um projeto de governo. Até porque eu acabei de colocar lá, os 460 km, ninguém consegue fazer em 4 anos. Tem que ser um projeto de 12 anos. Independe de quem... O próximo prefeito, quem for, se nós conseguirmos fazer 150, se o próximo fizer mais 150, ou se ele for melhor que o nosso, fizer mais que 150, ótimo. Se o outro fizer mais 150... É uma coisa que fica para a cidade. Os corredores que nós fizemos lá atrás, na época da Marta, eles estão aí. Ficaram. O que se discute é a invasão. O que se discute é a velocidade. É excesso de linhas. Então é um problema de planejamento. Não é mais um problema de rede estruturante de transporte. A cidade precisa se apropriar do que é o coletivo, do que é o público, do que é de todos, e não uma questão individual. E eu acho que isso tem que ser um ganho da cidade. E nós vivemos na democracia, o eleitor de quatro em quatro anos decide o que é melhor para representá-lo nesse conceito. Independente de questões partidárias. A questão dos recursos: eu acabei de falar, quer dizer, o município não tem dinheiro para fazer esses investimentos de infraestrutura. Não tem esse dinheiro todo. E se tem, tem só uma parte. Por isso que é um esforço muito grande do prefeito, de ter ido para Brasília quase sempre, quase toda semana, todo mês, e então conseguiu, só na mobilidade, esses R\$ 3 bilhões, que é igual a 99 km. Nós temos também, o problema da desapropriação. Que a desapropriação é um recurso que o PAC não financia. Que isso, o prefeito está tentando buscar uma solução, que é um problema grave, de buscar recursos. Uma parte disso tem a ver com questão de moradia, que vai tentar por, neste caso, no programa Minha Casa, Minha Vida. E tem outra parte também, que é a questão da distância ambiental. Que nós defendemos um conceito, que o corredor de ônibus, ao invés de ter que pagar a Compensação Ambiental, tem que ser o contrário. Quem investe no transporte público, transporte coletivo, seja ele corredor, metrô, trilho, ou pneu, deve ser o contrário. Quer dizer, tem que receber Compensação Ambiental, e não o contrário. Essa é uma mudança de conceito importante. Que os senhores aqui, são partes dessa questão. Por isso que... Inclusive, para incentivar, para que os governos, os governantes invistam em transporte público. Porque nós estamos dando uma opção para aqueles que usam o individual, para ir para o coletivo. E isso tem que ser uma tarefa de todos. A velocidade das faixas, já acabei de falar, aumentou mais de 30%. Vai aumentar ainda mais, porque nós vamos ampliar em três vezes mais a fiscalização. Nós vamos colocar fiscalização eletrônica, que não tem. Nós vamos colocar. E para aqueles que ficam preocupados, não aqui nessa sala, de que: "ah, mas eu vou ser multado, eu entro na próxima direita, eu entro no meu comércio, eu vou fazer uma comprinha, vou ser multado na faixa direita". Não vai. Não vai. Não vai. Nós vamos colocar um radar no início da faixa. Se ele entrou na faixa... Ele está na faixa, e no próximo cruzamento à direita, ele entrar no próximo cruzamento, ele não é multado. Se ele entrou na faixa e ele entrou no comércio antes do cruzamento, ele não é multado. Por quê? Porque vai ter um radar aqui, vai ter um radar aqui. Só vai ser multado se o radar detectar que a intenção dele foi invadir o corredor para andar no corredor de forma esperta. Então você tem mecanismos eletrônicos, de saber se ele teve a intenção de invadir o corredor, a faixa exclusiva, ou não. Então tudo isso para quê? Para aumentar a velocidade. A velocidade da 23 de Maio, ela melhorou em 100%. Quando fala em 100%, significa que você tem pessoas que assim, a grande maioria do usuário do ônibus, ou senão o todo, ganhando mais de uma hora por dia, usando o transporte público, no corredor 23 de Maio. Isso não é pouca coisa para quem trabalha. Você, por dia, poder acordar mais tarde.

Orador não identificado: Vou aplaudir o secretário, 100% na 23 de Maio, Secretário.

Secretário Jilmar Tatto: Para quem usa ônibus.

Orador não identificado: Para quem usa ônibus. Parabéns! Parabéns!



Secretário Jilmar Tatto: Para quem usa ônibus. Então, isso significa o seguinte: a pessoa conseguiu dormir meia hora a mais de manhã, e à noite, conseguiu chegar em casa meia hora mais cedo. Então, isso é um ganho para a cidade, para todos os usuários do transporte coletivo. E é isso que nós temos que perseguir cada vez mais.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Senhor Ângelo, por gentileza.

Cons. Ângelo: Bom dia a todos. Bom dia, Secretário. Bom retorno. Eu sou amante por esse assunto, trabalhei na CMTC até o término dela, era técnico de serviço, que hoje mudou um pouco. Deve ser especialista três. Então, nesta casa, em todas as Câmaras Técnicas que se referem a transporte, eu participo. Secretário, eu estava vendo a exposição, e eu moro na zona leste, próximo ao gargalo, lá no Iguatemi, e nós estamos com a obra do monotrilho. A obra do monotrilho já está na Avenida Aricanduva. E tem aquele pedaço onde será, pela exposição, será feito o terminal até Cidade Tiradentes... O corredor até Cidade Tiradentes, que segundo o monotrilho, não vai continuar enquanto... Não sei se a prefeitura, a SPTrans, quem é que vai cuidar daquele pedaço da Ragueb Chohfi, que é estreita. Inclusive, anteriormente à questão do monotrilho, praticamente quase estava já sendo aprovado, já tinha sido feita até as audiências públicas do Corredor Expresso Cidade Tiradentes. E até nós, que participamos dessa Câmara Técnica estranhemos não utilizar aqui, a parte daquilo, por que... A parte do viário vai ser a mesma que está sendo usada no monotrilho. O segundo, o senhor também comentou a questão do outro corredor, que iria até Guaianases, ainda pela Iguatemi, até o viaduto de Guaianases. Também nessa casa, há questão de uns 4, 5 anos, inclusive, se não me engano, o redator era o José Carlos, que é da Secretaria Municipal de Transportes, também nós estávamos já na época de fazer a audiência pública, quando parou, e nunca mais se falou. Até andei cobrando, tudo, mas nunca mais ninguém da São Paulo Transportes nem da prefeitura, falou porque parou esse processo. E o terceiro, a questão, inclusive ontem, na subprefeitura de São Mateus, teve uma equipe, praticamente a maioria era do Departamento Jurídico da SPTrans, para falar a respeito do terminal São Mateus, o novo Terminal Urbano São Mateus, mas eles falaram exclusivamente a questão das desapropriações. Inclusive, ontem nós tivemos reunião do Conselho de Meio Ambiente, mandaram verificar porque não se foi, ou quase não foi divulgado na região, essa construção desse novo terminal em São Mateus. Já vai ter um terminal do monotrilho, tem aquele terminal que é parceria... Intermunicipais, que ele só tem três ou quatro linhas, o resto é tudo linhas municipais. A gente acabou estranhando a construção desse novo terminal, apesar de que era um projeto que estava parado, se não me engano, há 6, 7 anos. E outra questão, isso aí é quase um desabafo, todo mundo costuma falar que o ônibus é um transporte auxiliar. Mas o ônibus, ele que alimenta tanto o metrô como o trem, e a gente pode... Se percebe claramente, se há uma greve de ônibus, para São Paulo. Mas se há uma greve de trem ou metrô, o ônibus dá continuidade. Talvez não na mesma qualidade, mas ele consegue dar continuidade ao serviço, tanto metrô e o trem realizam. Obrigado, Secretário.

Secretário Jilmar Tatto: Em relação à Ragueb Chohfi, naquele primeiro trecho entre a Aricanduva e a Jacu Pêssego. Tem um gargalo ali. Primeiro, tem um projeto mesmo do governo do estado, de fazer o monotrilho até a Cidade Tiradentes. Na avaliação nossa, é importante fazer o monotrilho. E nós estamos fazendo parceria com eles, fazendo reunião todos os meses, inclusive, para trabalhar essa questão dessa parceria, mas nós temos uma avaliação que não é suficiente. Por isso que nós vamos fazer, também, o corredor de ônibus. Então, vão ser as duas coisas: monotrilho e corredor de ônibus. Pela quantidade de gente que tem, pelo carregamento, o monotrilho carrega mais gente que metrô, um projeto que foi uma opção que foi feita de fazer o monotrilho, que eu não quero entrar em discussão aqui. Então, como tem muita gente, nós vamos fazer o corredor lá também, na Cidade Tiradentes. Da Ragueb tem que desapropriar. Está um debate nesse momento, quem desapropria,



se é o metrô ou se é a SPTrans. Os projetos estão andando de forma conjunta. O que nós temos dialogado com o governo do Estado é que não dá para fechar a Ragueb Chohfi, sem desapropriar. Porque se fechar a Ragueb ali, não tem alternativa de viário... Não é nem para carro. É para ônibus, mesmo. Então tem um problema ali, de um gargalo grande. Tem que desapropriar antes de começar a obra, porque quem conhece ali... Você tem de um lado a APA do Carmo, e do outro lado, vocês têm aquelas ruazinhas pequenas, aqueles bairros pequenos. Não tem para onde ir. E nós vamos simplesmente confinar aquela região lá da zona leste. Então, esse é o problema que está em debate, que nós estamos sugerindo para que tenha a desapropriação antes de começar, tanto o corredor nosso, como o monotrilho. Em relação ao corredor Guaianases, aquele corredor que eu falei, que sai de São Mateus, ele pega a Ragueb, passa pela Estrada Iguatemi, da Estrada Iguatemi, ele segue, passa a Cidade Tiradentes, ele entra naquela Avenida Saturnino Pereira. Na Saturnino Pereira, nós fazemos um grande entroncamento ali no terminal Guaianases... Vai ser um grande entroncamento, aí ele continua. Ele pega a não sei o quê Pussi, ele pega D. João Néri, e sai lá em cima, no Itaim Paulista. E lá tem um terminal grande, do Itaim Paulista. Então, esse é um corredor que eu considero um dos principais para a cidade de São Paulo. Ele é perimetral, ele atende um maior número de pessoas, ele organiza o sistema naquela região, e eu considero um dos mais urgentes na cidade de São Paulo. O terminal São Mateus, nossa avaliação é que precisa ter um terminal de ônibus municipal, que realmente tem um problema sério, ali, de entroncamento. E nós temos um local, já, para fazer a desapropriação, que é do lado, inclusive, da praça ali, de São Mateus, e do lado do terminal existente, da EMTU, e a questão da divulgação, isso que foi uma decisão recente, está certo? Toda organização dos corredores, do traçado dele, a dos terminais, são... Quantos, Fernando, terminais são? 29? Está sendo programado? 14? São 15 terminais, no total de 29. São 15 terminais que nós estamos programando para a cidade de São Paulo. E um desses terminais... Então você tem ali o de São Mateus é um o do Guaianases é outro o do Itaim Paulista é outro, só naquele trecho do anterior, ali atrás. Por isso, mais... Eu acho que é importante avisar a comunidade, conversar, dialogar, para que todos participem desse processo. Já fizemos a audiência pública, e nós estamos indo, tanto eu como a parte também, da SPTrans e CET, têm ido nas regiões, explicando do que está sendo feito em cada região. Porque o momento de debate é justamente agora. De concepção, de projeto, do que fazer. Esse é o momento. Começamos agora. Não tinha projeto nenhum, desses corredores, desses terminais. Então, nós, no primeiro semestre, fizemos os projetos, e agora nós estamos na fase de licitar, e trabalhar a questão da desapropriação, e essa questão das licenças ambientais, que têm a ver aqui, com vocês. Eu falei que o ônibus é um transporte auxiliar, hoje, ele é um transporte estrutural. Hoje, ele cumpre a função do transporte estrutural, está certo? Então, é nesse sentido. Que realmente, a capilaridade do ônibus é muito maior. O que precisaria, na cidade de São Paulo, é você ter uma... como acontece em toda parte do mundo, principalmente os países mais antigos, de você ter uma rede ferroviária, de preferência subterrânea, e aí, essa rede, ela garante o transporte para todos, de massa. No horário de pico e no entre pico. E depois você tem, em cima, uma rede, ou de ônibus, ou de VLTs que é, digamos, ele é de porte médio, de capacidade média, ou capacidade menor. O ônibus é de capacidade menor. Quer dizer, entre o trem, metrô, e o ônibus, você tem o VLT, você tem o monotrilho, você tem o intermediário. O ônibus está ocupando a função do intermediário. Do VLT. Ele está ocupando essa função, e às vezes, ele cumpre a função do metrô. Ninguém aguenta isso. A cidade não aguenta. Por isso que nós temos que acelerar a construção de metrô na cidade. Não sei se eu respondi, Ângelo.

Cons. Ângelo: Senhor Luis Eduardo, só a título de complementação de informação para o Secretário...



Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Por gentileza, mas seja rápido, porque ele tem um compromisso, e ainda tem que responder a outros.

Cons. Ângelo: Secretário, não sei se vocês tinham conhecimento quando eu falei do corredor que saía na Cidade Tiradentes. Que iria até Guaianases. Que vocês tinham conhecimento do estudo que foi feito, que nós ficamos um ano e meio nessa casa, avaliando. Fizemos visita técnica, não sei se vocês tinham conhecimento desse empreendimento que está parado, São Paulo Transportes e prefeitura, e com a questão do monotrilho, nós tivemos uma reunião recentemente. Infelizmente, eles falam que teriam condições de ir até a Jacu Pêssego, entregar, porque eles vão ter o pátio de manobra, lá na Vulcão, que é um pouquinho depois. Mas se a prefeitura não fizer nada, com a questão de dar condição para eles estarem trabalhando naquele pedaço, eles vão parar em frente à subprefeitura de São Mateus.

Secretário Jilmar Tatto: Não. Nós temos conhecimento, e estamos fazendo reuniões, inclusive, em relação a isso. Volto a repetir: como que nós vamos fechar a Ragueb, porque a proposta do metrô é fechar a Ragueb para fazer o monotrilho. Veja, fechar a Ragueb, o senhor mora lá. Dá para fechar a Ragueb? Esse é o problema. Então, é fácil fazer o discurso, fácil. E fechar a Ragueb antes da Jacu Pêssego. Não é depois. Dá para fechar a Ragueb? Mas esse é o problema, entendeu? Então, têm coisas que podem fazer manifestação onde e quem for. Então, precisa desapropriar antes. Tem que fazer uma força-tarefa, prefeitura, governo do estado, uma força-tarefa. Nós achamos importante fazer o monotrilho como o corredor. Agora, não dá para chegar para a CET e falar para fechar a Ragueb, entendeu?

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Pela ordem, senhor Ivo, por gentileza.

Cons. Ivo: Bom dia Secretários, bom dia meus companheiros de mesa nesse Conselho, bom dia aos convidados e os que aqui estejam. Eu tive a sorte, Secretário, de, durante 6 anos, 7 anos, eu ser diretor de transporte na área comunitária. Eu represento a Câmara Regional do Vale do Aricanduva, que é composta de 72 associações de bairro. E dentro desse empenho, o que aconteceu? Eu trabalhava junto com a CET e SPTrans, fazendo vistorias. Pegando lideranças regionais da Leste 1, como o senhor bem colocou a questão lá da Luiz Mateus, que infelizmente, no governo anterior, foi desinteresse de subprefeito, foi cedida uma área daquele posto de gasolina para ampliar a abertura ali, e não aconteceu nada, porque não havia interesse. E hoje, é um dos pontos críticos que nós temos na cidade. Na nossa Leste. Depois eu coloco alguma pergunta: para o senhor me responder, mas no nosso olhar, nós temos alguns locais que são muito sensíveis. É tipo a entrada do Aricanduva. Do Aricanduva para a Radial. Que se não temporizar aqueles faróis que vem para o bairro, sentido cidade, para que o ônibus possa entrar à direita, ali é uma área de conflito imensa, sujeita a acidentes, morte, etc. e tal. Quer dizer, tem que ser bem trabalhada essa questão. Parabéns pelo trabalho do meu companheiro aqui, de mesa, Fernando, que essa coisa que vem lá de Curitiba, desde os anos 70, finalmente alguém acordou para consolidar na nossa cidade. Porém, ainda têm algumas questões que são pendências. Tipo: eu fiz vistoria com a CET há 7 anos atrás, nos bairros. Até hoje não colocaram uma placa necessária. Que sem placa, como é que se multa alguém? Como é que se corrige uma ação? Infelizmente, fica só na... Vamos, fazemos, mas não faz acontecer. Vamos ver se hoje nós conseguimos fazer acontecer na cidade. Essa transformação. Eu tenho, na Câmara Regional, todos os meses, na nossa reunião, um representante da CET e SPTrans. Antes eu trabalha com o comunitário aqui, da Boa Vista, do SPTrans e CET, parece que era Barra Funda, uma coisa assim. A Solange. Hoje, tem uma comunitária que vai lá, em toda nossa reunião com as lideranças. Mas, na realidade, precisamos dessa transformação, desse empenho. Eu vim agora de ônibus, da Sé, pela Brigadeiro, a gente estava falando sobre isso. Como o corredor



otimizou. Deu mobilidade. Só que só deu mobilidade até a Paulista. Paulista para cá, trava tudo, por causa daqueles pontos ali. São três pontos que acaba com um trabalho que foi feito antes. Que tem que ser reavaliado. Foi colocada a questão da Ragueb Chohfi. Existia um projeto de levar o metrô paralelo ao córrego Aricanduva. Que ele vem lá do Palanque, aí já pega a subida para a Cidade Tiradentes. Isso evitaria esse dano todo, e esses impactos todos, de parar ali. Olha, eu tive a satisfação de ser, durante muitos anos, diretor de transporte, e percorri tudo aquilo. Eu ligava para a CET, eles iam me pegar. SPTrans ia me pegar, para a gente fazer vistorias. E eu acho que essa condução é muito importante. O senhor está fazendo um belo trabalho, espero que olha, nossa Leste, particularmente a questão de placas, que sem placas, como é que se podem multar? Os bairros estão abandonados, e é muito carro, o pessoal põe onde quer, e nem a Polícia Militar tem o poder de multar alguém, sendo que não tem uma referência próxima. Obrigado.

Secretário Jilmar Tatto: Ivo, em relação àquele semáforo lá da Luiz Mateus com a Inácio Monteiro e a Estrada Iguatemi, avisa o dono do posto que nós vamos querer a área dele. Nós vamos fazer uma obra ali, independente do corredor, porque o corredor vai demorar ainda um ano para começar, nós vamos começar em setembro, obras na Estrada Iguatemi, e naquele entroncamento, está certo? E vamos precisar daquele pedaço ali, do posto de gasolina.

Cons. Ivo: O jurídico dele cedeu um pedaço daquela...

Secretário Jilmar Tatto: Isso. Está aqui o Fernando da Infraestrutura da SPTrans, que já vai atrás, que nós vamos precisar. E em setembro já vamos entrar lá. O negócio da Ragueb também. Uma das alternativas que se pensou, era de fazer por trás, mesmo beirando o Parque do Carmo, ali na Aricanduva, para não precisar desapropriar aquele trecho ali, de uma área comercial. Mas o projeto já estava feito. Já foi contratado pelo metrô. E têm muitas casas ali. Talvez demore um pouco mais. A opção parece que é desapropriar aquele lado esquerdo da Ragueb, indo daqui para lá, entre a Aricanduva e a Jacu Pêssego, e para que entre o monotrilho e entre o corredor de ônibus.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Dona Cristina, por gentileza.

Cons. Cristina Antunes: Bom dia. Meu nome é Cristina Antunes. Eu represento a Ciranda da Sul 2. Bom dia, Secretário.

Secretário Jilmar Tatto: Bom dia.

Cons. Cristina Antunes: Há dez anos, Secretário, o Zarattini, na gestão da Marta, lançou o projeto de troncalização. Esse projeto todo aqui, está centrado no sistema estrutural. A troncalização previa as linhas estruturais, e esses ônibus iam de terminal a terminal, sem sair, em nenhum momento, do meio. Eles seriam alimentados pelas linhas alimentadoras, e nos bairros haveria as linhas locais. Ao contrário do seu otimismo, eu acho que as políticas, que eu entendo que são contraditórias, de subsídio ao carro, não são lidas desse jeito tão idealizado pelas pessoas que compram carro. Todo mundo tem direito de ter carro, mas de fato, todos nós conhecemos um monte de gente que compra o segundo carro com o benefício da isenção, para rodar no dia do rodízio. Então, na verdade, essa implantação da troncalização nunca aconteceu, e em cima, em seguida, veio essa política de subsídio ao carro particular. O que eu pergunto, é como que estão as perspectivas dessa troncalização? Porque todo esse eixo estrutural precisa ser alimentado. Nós não vamos ter a eficiência e a eficácia que o sistema pode prover, sem que se confine, realmente, os ônibus, no eixo estrutural. As faixas exclusivas são bem vindas. Eu concordo plenamente com a sua argumentação, com relação ao que deve e ao que não deve entrar nesses carros, mas não é um eixo estrutural confinado, segregado. Então, a primeira pergunta é isso: se foi abandonado o projeto da



troncalização, ou se a gente ainda pode ter esperança que esse sistema seja implementado? Mesmo nos corredores que existem, eu quero depois até, que o senhor me indique algum técnico para eu conversar sobre questões mais particulares, mas, por exemplo, no corredor Marginal-Diadema, que nós esperamos por 30 anos, as linhas municipais andam à direita. Embora haja o acordo feito há muito tempo, com o estado, de permitir o uso das linhas municipais no eixo que é intermunicipal. A argumentação que a gente sempre escuta, secretário é o embate com as empresas de ônibus. Que teriam que adaptar os carros para circular à esquerda, e a falta da troncalização. Porque esses ônibus, em determinados bairros, por exemplo, na região da Avenida Cupecê, que agora vai ser contemplada com um projeto municipal de desenvolvimento, esses ônibus têm que entrar à direita para pegar passageiros dentro do bairro. Portanto, é um defeito do sistema, que pode ser corrigido com relativa facilidade. Quer dizer, o empenho que está existindo nesse sistema estrutural, mostra que o que falta fazer é pouco, diante de tudo o que está para ser feito. Essa perspectiva da troncalização foi muito bem vinda, mas o embate com as companhias, eu imagino que continue. Eu sei que o senhor tem uma habilidade muito grande com relação a essa negociação, mas além da racionalização das linhas que o senhor já mencionou, e da mudança do combustível, existe a mudança dos próprios veículos? Eu, pessoalmente, tenho vergonha dos nossos ônibus. Você pega qualquer ônibus de turismo, que leva criança para a escola, são melhores dos ônibus que a gente tem que enfrentar e, eu uso raramente, mas uso o ônibus, e tenho vergonha. Eu tenho vergonha, realmente, de mostrar para uma pessoa que vem de fora, e a gente recebe, os ônibus que ele teria que usar, se ele quisesse usar o transporte público. Então não é só a questão do combustível. Já se falou muito que os ônibus usam carroceria de transportar gado. Isso aqui já virou até uma piada de mau gosto aqui em São Paulo. Mas o fato é que os ônibus têm que ser mudados. Tem que haver uma modernização. Não é uma modernização só do layout da carcaça. Tem que haver conforto nos ônibus. Nós não temos conforto nos ônibus. Ainda que eles andem depressa, são extremamente desconfortáveis. Então não é só mudança de combustível. Isso é enfrentamento com as empresas. E eu espero que esta administração tenha a energia, vitalidade e autoridade para fazer essa transformação, que aí sim, ia completar um objetivo de requalificação do nosso sistema viário. E eu pediria que o senhor me informasse só, se tem previsão de ciclovias segregadas? Nós vemos em outras cidades, as ciclovias, que funcionam muito bem. Mas a maior parte delas, nas grandes cidades, é segregada. E eu também acho que a rua é de todo mundo, mas a fragilidade das ciclovias, dos ciclistas, realmente não é justo que eles esperem que todo mundo aprenda a não os atropelar. Nós temos acidentes diariamente, com ciclistas. Então um bom projeto de ciclovia realmente deveria ser segregado. Eu agradeço a possibilidade de discutir a troncalização. Eu espero, realmente, em nome de todas as discussões que já foram feitas, que isso não tenha sido abandonado por essa administração. Muito obrigada.

Secretário Jilmar Tatto: Cristina, primeiro em relação à Avenida Cupecê, já têm algumas linhas municipais que estão operando dentro do corredor. E nós estamos no processo de reorganização das linhas. Nós queremos jogar todas as linhas no corredor Cupecê, do lado esquerdo, para compartilhar. E já estamos conversando, inclusive, com a EMTU, e fizemos inclusive, a reunião essa semana já, ontem, inclusive, antes de ontem, que para o corredor intermunicipal da Jacu Pêssego, estamos fazendo junto, já, também, para ser compartilhado entre o intermunicipal, da EMTU, e do município. Para fazer junto, porque não tem sentido. Você tem muitos ônibus intermunicipais entrando nos nossos corredores, e os ônibus da prefeitura, que não podem entrar nos corredores da EMTU. Então essa conversa nós estamos fazendo. Mas o da Cupecê, o que nós temos que fazer? Não só em relação ao da Cupecê, que é intermunicipal, que você tem ônibus nossos entrando no lado direito, e não é um problema de porta, porque isso nós resolvemos lá atrás, que o ônibus pode ter porta à esquerda, porta à direita. A engenharia já resolveu isso. Nós temos, nos nossos corredores de ônibus, a mesma coisa. Você tem ônibus nossos, nos corredores, e você tem micro-



ônibus, que é das cooperativas, no lado direito. Que eu já avisei que nós vamos tirar. E que tem a ver com a troncalização que você fala. Veja a concepção da organização do sistema de transporte na cidade de São Paulo, de alimentador para o troncal, isso nós estamos retomando. Eu concordo com você que isso parou. Não foi feito. Nos últimos 8 anos. Está certo? O que nós fizemos, começou com o Zarattini, e depois eu concluí, na gestão da Marta, é que era justamente você organizar o sistema de transportes, modelo estrutural, operado com as empresas, e o local operado pelas cooperativas. E depois, tinha um processo de organização de linhas de troncalização. De tal maneira que você tenha linhas entre bairros, e bairros alimentam o corredor. E o jeito de organizar isso é através de terminais. Por isso que nós estamos incluindo mais 13, 14 terminais. Porque o terminal é o que organiza. E para que serve o terminal? É para o ônibus grande, vamos chamar assim, andar no corredor, de um terminal para o outro, e que neste terminal, você tem linhas alimentadoras, está certo? E que, dependendo do viário, tem que ser operado por um micro-ônibus. Porque você tem viário na cidade de São Paulo, e têm ruas na cidade de São Paulo que em não pode entrar o ônibus grande. E não é o que acontece. Você vai à Vila Madalena, aquele bairro interno lá, você tem ônibus grande entrando dentro daquelas ruas todas... entendeu? Ali tem que ser micro-ônibus. Então, isso, eu diria que não foi abandonado. Foi retomado. Se, foi abandonado, não foi por nós. Que precisa fazer. Eu acho que é esse o segredo. E que tem conflito. Realmente, você tem razão. Tem um conflito grande. Não é fácil você chegar para o empresário, e falar para ele que ele está, há 30 anos operando aquela linha, e fala que a linha não é dele. Ele acha que a linha é dele. Não é fácil falar para uma cooperativa que de repente, de uma hora para outra, que ele opera de lá não sei da onde até o centro da cidade, que ele não vai mais operar dentro do centro da cidade. Agora, a cidade está em um momento bom. Eu considero que nós estamos em um momento de zerou tudo. Está no momento de discutir o sistema de transporte na cidade de São Paulo, e a sua organização, do ponto de vista não só de linha. Do ponto de vista jurídico, de tudo. Está certo? E têm ideias para tudo. Inclusive tem uma CPI da Câmara. E têm ideias para tudo....

Orador não identificado: (fala sem microfone). Se, buscou essa alternativa (fala sem microfone) Nessa licitação, não é possível se corrigir essas distorções? Que como se disse aqui, não são grandes. Acho que é o momento. Porque vai entrar em uma licitação, você vai até correr o risco da licitação ser esvaziada. Pode até correr o risco, mas eu acho que é o momento da grande negociação.

Secretário Jilmar Tatto: É possível. Nós tivemos só a precaução de prorrogar o contrato por mais um ano, até mais um ano, para fazer justamente esse debate. Você tem proposta de todo tipo. Por exemplo, por que a prefeitura não compra os veículos, e deixa que seja uma prestação de serviços? Aumenta o poder da prefeitura. E você define aonde você põe o ônibus. Quem disse que precisa ser o empresário de por o ônibus, ou cooperativa? Outra: por que a responsabilidade é dentro da garagem, com os funcionários lá dentro. Depois que sai da garagem, a responsabilidade de definir a quantidade de ônibus na linha, a periodicidade das partidas, e para onde vai ser o trajeto desse ônibus, é do poder público. Agora, existe um conflito de força, na cidade de São Paulo. Fazer uma faixa exclusiva na 23 de Maio não é fácil, gente. Não é fácil. E eu deposito essa juventude que saiu na rua, porque hoje, diferente de 10 anos atrás, quando nós implantamos o corredor Rebouças, o corredor Ibirapuera, tiramos um estacionamento na Rua Clélia. Tinha queima de pneu, tinha protesto, tinha faixa contra o corredor de ônibus. Manifestação contra corredor de ônibus. Hoje já não vejo isso. Há um apoio da sociedade de priorizar. Então, acho que isso é um ganho da cidade. Nós já fizemos a primeira reunião do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito. E um dos debates vai ser isso: o novo modelo de transporte público. Nós vamos debater no Conselho Municipal de Transporte e Trânsito, a Câmara está debatendo, a CPI deve produzir coisas. Nós vamos fazer várias audiências públicas. Primeiro não existe assunto proibido. Está totalmente aberto



esse novo modelo, essa nova concepção. O próprio prefeito tem falado isso. Nós estamos divulgando todas as informações que têm, através de área, através da transparência lá da SPTrans, e à disposição de todo mundo, para a gente criar um novo modelo de transporte na cidade de São Paulo. Então, o que nós estamos discutindo aqui, é a infraestrutura da rede de transporte, obra, está certo? Nós não estamos discutindo a parte da organização do sistema. Mas tem muita coisa para falar a esse respeito, e aí, são importantes essas ideias, e eu continuo achando que o melhor modelo é esse da troncalização, porque senão, a cidade não tem jeito. É uma cidade muito grande, não é cidade pequena. Então nós temos que trabalhar com a troncalização, e o Bilhete Único é importante por causa disso. Porque você não sobrecarrega o usuário na tarifa. Quando você faz a baldeação, qual que era a limitação, e você prejudicava o usuário? É que você cobrava outra tarifa. Com o Bilhete Único, isso não tem mais problema. Então agora, é só de organização de viário. Concordo com você em relação ao ônibus, em relação ao combustível. Da qualidade dos ônibus. Tem uma coisa que você não falou Cristina, mas é o viário, também. Tem um problema sério no viário da cidade de São Paulo. Que também é muito ruim. Onde passa ônibus tem que ser piso rijo. Não adianta. Não aguenta. O asfalto, o petróleo não segura o peso que tem o ônibus, sem falar de cargas, outras coisas, que podia ser outro momento. Ciclovias, é que sempre quando fala ciclovias, ciclovia segregada. Então, essas ciclovias dos corredores, dos 150 km são segregadas. Ela vai ter o espaço só para o ciclista. O técnico exatamente é para que, para o negócio da troncalização?

Cons. Cristina Antunes: Eu queria só uma dica, com quem eu devo falar...

Secretário Jilmar Tatto: Mas qual que é o assunto?

Cons. Cristina Antunes: É sobre um dos corredores que está aí, que é o Binário de Santo Amaro. Isso daí, como não é um assunto geral, eu prefiro conversar separado com algum técnico, que possa me...

Secretário Jilmar Tatto: É sobre a obra? Sobre a futura...

Cons. Cristina Antunes: Não. O Binário está na mesa há 12 anos. E é uma coisa simples. Eu queria saber como é que isso está...

Secretário Jilmar Tatto: Mas isso aí fala com o Fernando.

Fernando: Não. Já foi licitado, inclusive.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Fernando, por gentileza, fale no microfone e dê o seu nome, porque está sendo gravado. Por gentileza.

Fernando: Bom dia, sou Fernando (incompreensível). Eu sou da Superintendência de Implantação da SPTrans. Essa obra já foi licitada, do Binário Santo Amaro. Inclusive a SPObras que é a gestora do contrato, que fez a licitação, agora, a ordem de serviço, talvez até o Sérgio (incompreensível) possa ajudar a explicitar melhor, porque é uma obra que a SPObras que vai executar.

Cons. Cristina Antunes: Eu não quero, realmente, me estender nisso. Mas é que esse projeto que foi licitado está incompleto. O que a gente precisava era de um anel, e esse anel não foi completado.

Fernando: Não. O projeto foi feito pela SPTrans, e a gente pode marcar uma conversa com os nossos técnicos junto com os técnicos da SPObras.



Cons. Cristina Antunes: Ótimo. Muito obrigado, Secretário.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Por gentileza, dona Fátima.

Cons. Cristina Palmieri: Cris Palmieri, da União Geral dos Trabalhadores, Central Sindical. Bom dia a todos e a todas. Gostaria de parabenizar pela palestra. Ela foi concisa, esclarecedora, e também pela proposta. Mas gostaria de também dizer o seguinte: algumas das questões eu fui já contemplada, mas tem outra questão que ainda não, que eu gostaria de ter maior detalhe. Nós estamos falando de um sistema de transporte, que precisa ser, como foi bem colocado, pensado em um novo modelo. Então, nós estamos falando na estrutura. Se, temos aqui os corredores, para poder ele ser efetivo, nós vamos precisar aumentar o número de ônibus que circulam em horário de pico. E haver alimentação. Por quê? Porque os trabalhadores de dentro dos fóruns de discussão que a gente vem trazendo, pouco tempo se tem fora o horário de trabalho, com as suas famílias. Passam de uma, até três, até quatro horas por dia, para circular dentro da cidade de São Paulo. Nós não temos uma cidade sustentável, um bairro sustentável. Portanto, não somos uma sociedade, na sua essência, dentro da visão sistêmica, uma sociedade sustentável. Como esse processo está se dando, para poder ter um maior número de ônibus, com a questão qualitativa, quantitativa e qualitativa. Como foi colocado aqui. Como o carro é um direito de todos, nós temos trabalhadores que circulam e vão de bairro para bairro para poder sobreviver. Então cada vez mais, essa relação de trabalho está mudando nessa cidade. Então nós não temos bairros ali, que comportem a moradia, o setor comercial, o setor de serviços públicos, setor de serviços. E a cidade, na minha área, a maioria dos sindicatos com quem a gente trabalha esses trabalhadores, é serviço. E é uma questão que a gente sempre coloca na mesa. Sempre tem problema. Problema que acaba acarretando a questão da saúde. Sem falar, nós, mulheres, o transtorno, constrangimento que se sofre dentro do transporte público devido à sua lotação. Casos que acontecem principalmente com as mulheres jovens. Se a gente for olhar o cerne da questão, é uma questão de sociedade. Então a gente precisa ter uma visão integrada, uma visão sistêmica, então essas questões dos corredores estão sendo vistas ações que comportem também, além do viário, a questão do transporte como atender esse número de população, esse número de pessoas que vão ser transferidas, o atual que já circula, que são ineficientes os transportes. Você vê filas e filas, quando não é fila é aquele tumulto no ponto de ônibus, tumulto nos terminais, não atende o horário de pico. E depois, tirar essa capacidade, essas pessoas que estão indo de carro para elas começarem a usufruir do transporte público. Então, são duas questões, no mínimo. Então nós temos que pensar ações integradas junto com os outros organismos, outros órgãos públicos e outros setores, aí, o setor privado, para poder atender. Porque senão, nós vamos continuar com outros problemas, e criando mais problemas. A discussão é ampla, a discussão é complexa, porque São Paulo cresceu de tal forma, e ela representa tal forma aqui, na América Latina, essa megalópole uma questão muito profunda. E o transporte é tudo. Você não se locomove. Você não faz nada. E a gente depende dele. Mas tem que ter a visão, eu acredito, dentro das discussões que nós estamos tendo com os trabalhadores, até o sindicato tem outros fóruns de discussão, o sindicato dos engenheiros também entrou nessa discussão, junto com os demais, em vários outros fóruns de discussão, para discutir a vida do trabalhador, que somos todos nós. Nós, cidadãos, que precisamos trabalhar. Para poder ter qualidade de vida. Bom, então a pergunta é essa: se essa visão em relação à qualidade e à quantidade de transporte, se foram feitas outras ações em paralelo com outros setores? Se, vai atender, ou pelo menos tem uma previsão de atendimento, número de trabalhadores que vão usufruir, em relação nesses horários de pico, principalmente? Fora a questão de pessoas que trabalham no horário noturno, quando chega de manhã, não se consegue nem voltar para sua casa. Obrigada.



Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Secretário, com a palavra.

Secretário Jilmar Tatto: Vou agradecer a sua pergunta, pelo seguinte: o que nós estamos fazendo neste momento? Nós estamos fazendo o que a gente chama lá, do DNA da linha. Ou DNA das linhas. Então nós estamos pegando linha por linha, linha de ônibus, verificando a demanda, a quantidade de passageiros que têm naquela linha. Verificando o traçado dessa linha. De onde ele sai, para onde ele vai. Verificando o viário dessa linha. Porque você tem, cada trecho, um tipo de viário. Quando você tem a quantidade de passageiros e o viário, você consegue definir qual o ônibus mais adequado para estar naquela linha. E o tipo de tecnologia desse ônibus. E a partir daí, nós estamos verificando quais são os horários de partida desse ônibus. No pico, no entre-pico, e no pico de novo. Se ele é de 5 em 5 minutos, se ele é de 10 em 10 minutos. Verificando se estão sendo cumpridas, as partidas. Que este é um outro problema do sistema. Verificando a velocidade do ônibus nessa linha, e a velocidade por trecho. Porque um dos motivos que às vezes os operadores falam que não conseguem dar a partida, é porque disse que o ônibus fica parado no trânsito. Isso tem como fazer a aferição. Primeiro, que é essa intervenção que nós estamos fazendo. A outra, todo ônibus tem um validador, e todo ônibus tem um AVL, um GPS. Todos. Todos, todos, todos. E você sabe, exatamente, em que momento o passageiro entrou no ônibus, o horário que ele entrou, e você sabe onde o ônibus está. E, portanto, se tem um GPS, você sabe a velocidade do ônibus. Isso nós temos. Então, nós estamos nessa fase de primeiro, fazer o DNA de todas as linhas, 1.350 linhas na cidade de São Paulo, verificando a quantidade de usuários que têm naquela bacia, vamos chamar assim, se o veículo é adequado, se não é, se tem veículo para as pessoas com acessibilidade reduzida. Nós estamos reorganizando as linhas. Nós estamos não sei o quê. Mas tem um trabalho que é do dia-a-dia, que nós estamos fazendo. Percebe? Isso não é assim, em um estalo. As pessoas só começaram a perceber que não têm ônibus na linha, uma parte delas, é quando a gente fez a faixa exclusiva. Você olha para a 23 de Maio, fala: "mas não tem ônibus." Quando a gente fala de ter um computador de bordo, de você ter uma operação assistida, é justamente para que o usuário, ele saiba exatamente o momento que vai passar o ônibus dele. E esse ônibus vai passar naquele horário. Mas você precisa ter a tecnologia dentro do ônibus, e você precisa que eles cumpram as partidas e precisa que não tenha interferência no viário. Tem outro problema que nós estamos fazendo, que quando você faz uma faixa exclusiva, você começa a observar os gargalos: aonde o ônibus para. Então vamos falar da Av. 23 que todo mundo conhece, aqui. Na Av. 23 de Maio, na entrada da Oscar Porto, tem um gargalo. Não sei se vocês já viram lá, tem uns cones do CET. Nós estamos a 15 dias, quebrando a cabeça daquele gargalo. Põe cone, tira cone, tal, para ver o que fazer lá, porque tem um gargalo. Porque lá, de 5 pistas, vira, com a faixa exclusiva, vira 3. Então, nós estamos vendo que saída tem lá. Provavelmente, vamos cortar uma parte do canteiro ali, se o Meio Ambiente permitir. Um pedacinho ali, para poder entrar o ônibus. Aqui na Rua dos Ipês. Na Rua dos Ipês, quando o ônibus entra. Não sei quem andou fim de tarde ali, percebeu... Nós estamos mexendo ali. Vocês percebem? Parece uma obrinha pequena, não custa R\$ 20.000,00. Então, são gargalos que é tudo para aumentar a velocidade do ônibus. Por isso que nós fazemos por trecho. Não interessa para nós a velocidade média. A velocidade média, a gente fala acima de 20km/h. Para nós, lá, o que interessa, é o trequinho. Cada trecho. Agora, gente, essa cidade é muito grande. É muito grande. Então nós temos que fazer tudo isso ao mesmo tempo. E por isso que a equipe está integrada, tanto a CET quanto a SPTrans está integrada. Quando nós fizemos o corredor 23 de Maio, agora, vindo lá da Rubem Berta, sentido aeroporto para o centro, deu, no primeiro dia, um estouro na Rua Ceci. Ali foi um caos, para quem mora ali. E travou todos os ônibus. Nós tivemos que fechar a Rua Ceci. E abrimos um semáforo na Rua Indianópolis, a Rua Indianópolis travou. Aí nós fizemos uma faixa exclusiva, que estava programada no mês de setembro, na Indianópolis ainda no mês de agosto. Entendeu? Vai acertando. Como na Avenida Brigadeiro Luiz Antônio agora. Tem aquela entradinha na Jaú, sentido Centro-Bairro, que tem um ponto de ônibus,



que tem que mexer, tem que desmembrar. Aquela entradinha, provavelmente, quem de uma ruazinha ali, para atravessar a Brigadeiro para entrar na Jaú, talvez nós vamos fechar. Por quê? Tudo para priorizar o ônibus. Para o ônibus andar. O que tem a ver com isso? É um sistema na cidade. Tem um rapaz de uma rádio aí da cidade, que dá a impressão que nós estamos pintando só faixa. Que não tem planejamento. Que não tem uma coisa estrutural por trás. É evidente que tem. Outra coisa: a relação com o usuário. O usuário, para nós, não é um detalhe. O usuário tem que ser a essência. Então, nós vamos fazer um concurso de aplicativo. Pegar toda essa inteligência dessa juventude que tem, para criar aplicativos de fácil acesso. Como tem de táxi, hoje. Hoje tem aplicativo. Mas tem que ter para ônibus. Nós já vamos colocar, nos pontos de ônibus, o horário que aquela linha, que aquele operador tem que fazer. Das 6h00 da manhã até 8h00, ele tem que dar partida de 5 em 5 minutos, o usuário vai ficar sabendo. Porque essa partida de 5 em 5 minutos, ele deixar de dar uma partida, é 10%. Ao invés de ficar 5, ele fica 10. E não é só o cara que está no ponto inicial. É toda a cadeia. Por isso que o ônibus é lotado. Mas o usuário vai ficar sabendo, no ponto inicial, que aquele ônibus tem que passar de 5 em 5 minutos. Naquele horário de pico. No entropico, se for de 20 em 20 minutos, de 20 em 20 minutos. Então são coisas que a cidade parou no tempo. Quer dizer, a questão do transporte público, de ônibus, a impressão que deu é que ninguém da bola. O caos que ficaram esses pontos de ônibus. Toda essa coisa que aconteceu. Enfim, nós temos que começar do zero. Então, essa coisa de fazer o DNA da linha, nós temos que dar publicidade para isso. Uma outra coisa: por que... eu sou de uma época que eu tinha o sonho de visitar Cuba. Eu fui visitar Cuba uma vez. Eu nunca entendi porque durou tanto tempo, e dura tanto tempo aquele negócio lá. Um país pobre, miserável, bloqueio americano. Mas, não é só isso. Deve ter alguma coisa a mais, ali. Eles criaram Comitê de Defesa da Revolução - CDR,. Cada quarteirão lá, tem um comitê. Comitê de Defesa da Revolução. Que o povo participa, vota, no país inteiro. Porque no dia 1º de Maio lá, metade do país vai para a rua, ninguém sabe por quê. Por causa desse negócio de CDR. Eles criaram. Mas por que ele não cria um... Fica de olho no ponto. Fica de olho no semáforo. Fica... Por que a gente não usa essa energia do povo, o usuário, tal. A gente tem que incentivar. Outra coisa: a fiscalização nossa, hoje, sabe como ela é feita? A SPTrans deve ter mil e poucos fiscais para fiscalizar se está dando a partida ou não, os operadores. Mil e poucos. De 15 mil ônibus, tem mil... Não consegue. Cuidar de corredor, cuidar da partida, cuidar se o ônibus está sujo, cuidar não sei o quê, não sei o quê. O GPS e o Validador, você sabe exatamente se o ônibus está naquele lugar, no ponto inicial, e o validador, a hora que a pessoa abre a porta, é o momento de saber se ele está cumprindo o horário. Que é a hora que o passageiro... Então você tem instrumento... Por que a gente não pode multar através disso? Então, essa mudança são coisas que a gente está introduzindo no sistema. Está certo? Sabemos que vai ter muita briga pela frente. O que eu posso assegurar é o seguinte: Nós estamos no caminho certo em relação ao transporte público, do ponto de vista de infraestrutura, e do ponto de vista da reorganização de linhas. Não existe dificuldade política para fazer isso. Por isso que eu falo que essa movimentação que está tendo no Brasil, dessa ideia de mobilidade, está nos ajudando. Nós temos que aproveitar essa energia para canalizar para uma coisa boa. Não para quebrar. Não para ficar quebrando. Não para ficar obstruindo a via, por nada, o dia todo. Qual o significado disso? Olha o que virou a Paulista. Entendeu? Antes de ontem eu fui embora até triste. Fui até mais cedo, 8h00 da noite fui para casa. Porque eu vi o dia todo, fechado, o Viaduto do Chá. E lá passa trólebus. O trólebus, diferente do ônibus, o trólebus é igual o metrô. Ele tem aquele caminho. Ele não pode ficar desviando. Entendeu? O dia todo. E sabe o que era? Eram três, quatro peruas. Parou. Fechou. Deve ser do outro mundo. Não existe isso, gente. Uma coisa é quando você tem uma manifestação, tem muita gente, tem que fechar o viário, tem que orientar para não ter atropelamento. É democrático, agora gente, outra coisa, você fica meia hora, uma hora, faz o seu protesto, faz parte da democracia. Agora, o dia todo ficar fechado, 5, 6 peruas? Não é razoável. Não tem nada a ver com a democracia. Entendeu? Então eu falei: não é possível. E eu via a CET lá, polícia também, todo mundo lá, e



ninguém não... Eu falei: não é possível. Alguma coisa está errada. Não pode, gente. Não pode. É o direito de ir e vir. Entendeu? Manifestar, não, mas não pode quebrar. Tem o que é o razoável nessa cidade, está certo? Não acho razoável o que está acontecendo na Paulista todos os dias, entendeu? Não é a manifestação pacífica. Agora, 200, 300 pessoas, não pode parar desse jeito. Faz a manifestação. Se for entrar, fica lá meia hora, mas, vai embora. Fica uma hora. Mas não fica o dia todo. Qual que é o sentido disso? Entendeu? Então, eu vejo por quê? O meu olhar é de quem está dentro do ônibus. De quem trabalhou o dia todo e precisa voltar para casa. E alimentar, quem sabe, o filho. E aí, não sei. Acho que eu estou muito atrasado. Organização das linhas, cumprimento da partida eu falei. A questão, a senhora tem razão: as mulheres que mais sofrem em relação à questão do assédio. É sério. É um problema sério. A prefeitura tem, inclusive, uma Secretaria. Nós estamos dialogando sobre essa questão. Linhas noturnas, eu não falei aqui, mas tem um programa de implantar para as linhas noturnas. Tem um projeto. Nós podemos apresentar, inclusive, o projeto de como estamos pensando em organizar as linhas noturnas, que é sério isso, para quem trabalha, ou mesmo quem vai se divertir. Agora, o horário de pico, o metrô cheio em toda parte do mundo. Quem acha que vai sentar na janelinha no horário de pico, esquece. Eu fui para Londres esses dias aí, eu falei: pelo amor de Deus. Então, o sistema não comporta. Tem uma cena em Tóquio, no Japão, que o pessoal usa até luvinhas. Eu acho que tem que melhorar, mas, é próprio da organização das cidades, por isso que nós temos que repensar a organização da cidade. Repensar. Está certo? Mas por mais que a gente dê melhora, segurança, periodicidade, tudo isso que acontece no sistema de transportes, sempre vai ter dificuldade no horário de pico. O que precisa, na medida do possível, quem puder ir se organizando nos seus horários, para poder amenizar essa questão.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Pela ordem agora, eu sei que o secretário tem compromisso. Temos mais três inscritos. Conselheiro Alessandro Azzoni, por favor.

Cons. Alessandro Azzoni: Bom dia senhoras e senhores. Bom dia, componentes da mesa. Secretário, o grande desafio que eu vejo aqui, é que hoje, com a política que houve como nós já falamos aqui, do crédito para veículos, muitos dos usuários migraram para os carros. Tanto que nós estamos com 74% de usuários de veículos, nas ruas. E o grande desafio é você fazer, não só o usuário atual, mas fazer com que esse usuário do veículo migre para o sistema de transporte coletivo. Como as minhas duas companheiras de casa já falaram, a preocupação seria a qualidade, provavelmente, do transporte, teria que ser mudada, realmente, drasticamente, para poder fazer. Que essa pessoa que adquiriu um veículo para uso pessoal, para ir para o trabalho, deixar estacionado, voltar, para parar de usá-lo. Essa seria uma das minhas perguntas. A segunda, seria a seguinte: o sistema BRT que vocês vão implantar, ele já prioriza o sistema de qualidade de transportes, a qualidade do veículo, tanto que em Johannesburg e Bogotá eles já foram implantados, e funciona com a precisão fantástica. Se for realmente colocado aqui, eu acho que o sucesso será muito grande. E esse transporte, ele também tem uma mudança drástica no veículo que vai ser usado. Então, será que essa mudança não poderia ser implantada já nas linhas exclusivas? E outra pergunta que me deixa muito preocupado, como o senhor mesmo falou que o viário tem muita dificuldade no nosso viário, e isso já está sendo tratado, só que outro problema seria o acesso dos usuários ao sistema de ônibus. Seriam as calçadas, as faixas de pedestres, como nós temos aqui, que o senhor mesmo citou do Obelisco, mas acho que o problema maior são as calçadas, que dificultam o acesso do usuário para chegar até o transporte. Principalmente na questão de acessibilidade, que você tem portadores de deficiência, que não conseguem, dentro das faixas exclusivas, fazer o correto acesso às linhas de ônibus. Eu queria saber se dentro dessa implantação das faixas exclusivas, está sendo feito também, junto com as subprefeituras, a readequação das calçadas. Em todo esse quadro que nós estamos falando, nós estamos falando de uma mudança de sistema, de transporte. E qual o risco das empresas provocarem uma paralisação



maciça na cidade de São Paulo para a não aceitação. A Secretaria já está se precavendo com esse risco, junto com as empresas, cooperativas, de um possível risco de paralisação? Seriam essas, as minhas perguntas.

Secretário Jilmar Tatto: Deixa eu falar do BRT. Esse transporte rápido sobre pneus. O povo que implantou em Bogotá, que todo mundo fala, é brasileiro. O time que foi à Bogotá e implantou o BRT, que virou um modelo para o mundo todo, é brasileiro. Povo nosso. Fez em Curitiba, uma parte, e São Paulo. Só que nós estamos 30 anos atrasados. Uma parte falta de prioridade da política. E outra, essa coisa do carro. Então, eu uso táxi. Veja, o Brasil, desmontou todo o parque ferroviário. Tanto para cargas como de passageiros. Foi nosso grande erro estratégico lá atrás. Por outro lado, teve outras potencialidades, ligada à Petrobrás, ao petróleo, e ligado às indústrias automobilísticas, que é, realmente, uma indústria importante. Exceto Detroit, que foi a cidade do carro, que agora está falida. E engraçado, eu sou favorável ao trem de alta velocidade. O pessoal fala: não, vai gastar uma grana danada. Qual que é o problema ali? É que essa tecnologia é uma tecnologia nova. Se o Brasil perder o bonde dessa tecnologia, não vai ter nunca, o trem de alta velocidade. Os Estados Unidos, que é a terra do carro, que resistiu a fazer o trem de alta velocidade, está começando a fazer. Porque é um transporte público rápido e uma alternativa para o ônibus, que é mais rápido, e chega mais cedo, e para o avião. O que vai acabar acontecendo? Eu acho que vai acabar não vai ter trem de alta velocidade. Vai atrasar muito, o nosso projeto. E o conceito era transferência de tecnologia. Não era só fazer o trem de alta velocidade. Era transferir a tecnologia. Isso vai parar. Pela situação política do país. É uma pena. Estou falando isso por causa da indústria automobilística. Quer dizer, nós ficamos reféns dessa indústria. Do ponto de vista do PIB, do ponto de vista de tudo o que acontece. Veja, nós estamos precisando de dinheiro para investir no transporte público. A economia tem que girar. Eu só acho que não deveria ter propaganda de carro, de venda de carro, na televisão. Por quê? Primeiro que faz mal para a saúde. O carro não faz mal para a saúde? Quem é médico aqui? O carro não faz mal para a saúde? Outra. Ele atrapalha a mobilidade. Isso é que nem vender gordura trans para criança. Com esses doces, entendeu? É a mesma coisa. Mas eu acho quem quiser ter o seu carro, que tenha o seu carro. A única coisa que eu defendo, é o seguinte: ele pode ter o preço justo, o preço que custa que... está certo? Mas se ele quiser usar este carro, aí eu acho que ele tem que pagar a mais. Porque ele está ocupando um espaço além dele. Enquanto ele for lá com o dinheiro dele e comprar o carro, ótimo. Não tem problema nenhum. Ajuda o país, ajuda a economia, ok. Mas a hora que ele vai usar esse carro, aí não é ótimo. Porque ele está usando um espaço além que é o espaço dele. É por isso que eu acho que ele tem que pagar. Pagar para o outro. Para quem usa o transporte público. Por isso que eu acho que o usuário do carro, ele devia agradecer. Toda vez que ele vê alguém andando a pé ou de bicicleta, ou andando no ônibus, ele devia olhar para o cara e agradecer. Agradecer: "olha, eu estou andando de carro, porque você está andando de transporte público." Porque se aquele indivíduo estivesse em um outro carro, com certeza, ele estaria parado no trânsito. E vai ficar cada vez mais parado. Ou vocês têm alguma dúvida, que vai melhorar a velocidade dos usuários de carro na cidade de São Paulo? Não precisa ser secretário de Transportes para saber disso. Então, eu acho o seguinte: pode ter o carro, tenha. Está certo? Mas use o transporte público no seu cotidiano. Essas faixas que nós estamos fazendo, ela não tem ainda, uma ação coordenada, junto com as calçadas. Uma coisa é você fazer a faixa. É mais rápido. Está certo? O projeto é mais rápido. A calçada, ela exige um outro tratamento. Mas existe essa preocupação. De a gente começar tanto do próprio viário onde passa o ônibus, que já têm problemas, vocês sabem disso, como em relação à própria calçada. Quando a gente fala do BRT do corredor, é o tratamento de parede a parede. É de parede a parede. E tem, no Plano Diretor agora, que o prefeito formou essa proposta, que ele expande inclusive, e se for o caso, desapropriação não só o lote, independente do local, a quadra toda. E usar isso como investimento para a construção de novos corredores. Então, esse é o conceito. Mas concordo com você que realmente a



questão da calçada, ela é problemática na cidade de São Paulo, e o que deixam em cima da calçada, inclusive, que é grave, não é questão menor, em relação às empresas de ônibus, às cooperativas. Veja, o debate é democrático, nós estamos debatendo. Eu acho que o momento é assim: o poder público não pode ser refém de nada. De ninguém. Então, tem que dialogar, tem que conversar. Assim, nós temos que ter o nosso projeto, nosso que eu digo é o poder público. O nosso projeto, aquilo que a gente considera ideal para a cidade de São Paulo e implantar. E quem atrapalhar, saia da frente. Principalmente quem é prestador de serviço público. Nós não podemos ser reféns de ninguém. Quando o poder público estiver acuado, e isso vale para bandido, isso vale para quem quer que seja. Para o prestador de serviços, é o fim do estado democrático de direito. Eu acho que nós temos que fazer o que a gente tem a convicção de que é correto, dentro da lei, e não ter medo de enfrentar quem quer que seja. Eu acho que é com esse espírito que a gente tem que acordar de manhã e dormir à noite com a consciência tranquila. Eu acho que ou se enquadra, ou vai embora. Essas coisas não têm jeito. A cidade de São Paulo já passou por isso em outros momentos. E se precisar, passará de novo. Agora, esse projeto de melhor transporte público, nós vamos levar a cabo. Porque é uma exigência da cidade. Não é uma exigência do prefeito, do secretário. É uma exigência da cidade. O povo merece, porque paga por isso. E paga caro. É isso.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Fernando, por favor.

Cons. Fernando: Bom, novamente, bom dia. Eu queria parabenizar o Secretário.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Por gentileza, identifique-se, que está sendo gravado.

Cons. Fernando: Fernando Borges Fortes, representante da Secretaria Municipal de Transportes. É só um complemento, acho que até por telepatia. Quando se falou do cruzamento da Inácio Monteiro com a Luiz Mateus, têm pequenos projetos de pequenas intervenções, que vão desde R\$ 20.000,00 até R\$ 3, R\$ 4 milhões, de intervenções viárias, emergentes em alguns casos, para recapeamento de algumas vias que são, tipo, estrada Iguatemi, M'Boi Mirim, Belmira Marin, região do Grajaú, Pedro Escobar, Estrada do Barro Branco, que são várias intervenções viárias que a gente vai executar através de atas de registro de preço, desde que a gente esteja acessível a essas atas, a gente vai usá-las para fazer baias de ônibus para os ônibus não pararem mais no leito da via, e nem que seja metade do ônibus que fique nessa baia, e a outra metade ocupando a via, que dê passagem para os demais ônibus. Ou para os demais veículos terem fluidez. Porque hoje, o que acontece, principalmente M'Boi Mirim, Estrada do Iguatemi, essas vias que são estreitas, quando o ônibus para no ponto, os demais veículos ficam parados atrás, até o ônibus sair do ponto. Então, se a gente conseguir tirar uma parte do ônibus, não inteiro, porque os passeios são pequenos também, mas se a gente consegue tirar metade do ônibus para a baia, a gente já consegue dar uma ajustada e fazer o veículo fazer a ultrapassagem. Está em fase de contratação esse serviço. E alguns serviços em cruzamentos específicos, que também vão ser feitas melhorias geométricas, que é esse caso que acabou de ser citado, e entre outros, diversos casos na região sul, na região leste, principalmente. É só para fazer esse acréscimo. E para lembrar o Secretário que, o corredor a pé, também tem que ser privilegiado. Temos que fazer uns vestiários para quem quer ir correndo do trabalho, tomar um banho e poder trabalhar. Uma brincadeira, que ele entendeu o que é. Obrigado. Eu agradeço.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Obrigado. A última inscrita a falar é a Marta, representante da Secretaria de Mobilidade, Deficiência Reduzida.

Marta Almeida: Bom dia, gente. Primeiramente, parabenizo por todo o trabalho, secretário. A minha preocupação é: eu, como usuária de scooter, entrar dentro do ônibus, mesmo sendo acessível. Meu



scooter não cabe naquelas plataformas. Então, se vocês estão prevendo isso. Outra coisa, o colega falou das calçadas. Mesmo que tenha um ônibus acessível, moro na Gaspar Fernandes, na Vila Monumento, sou vizinha do Dalton Silvano, ali não tem guia rebaixada. Não tem como eu ir até o ponto de ônibus e pegar ônibus. Então isso, realmente, é muito importante, acessibilidades, guias rebaixadas, calçadas acessíveis. Porque não adianta nada a gente ter um ônibus acessível, e eu não poder chegar até ele. Outra coisa, o senhor está pensando nos semáforos sonoros. Quando estão pensando na implantação de novos semáforos, se esses são sonoros, para pessoa com deficiência visual. É só isso. Parabéns. Obrigada.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Secretário.

Secretário Jilmar Tatto: Obrigado, Marta. Primeiro, deixar claro o seguinte: o tema calçada, do ponto de vista do quadradinho ali, não é uma função minha. Mas existe é um plano do prefeito, no sentido de recuperação das calçadas; e a questão de calçada rebaixada, já tem uma legislação para isso. É obrigatório, está certo? O que tem que discutir, primeiro, aonde não tem, tem que fazer. Isso não se discute. Então o que eu posso dizer para você, Marta, é que esse tema de calçadas, inclusive, terá mudança na legislação...

Cons. Dalton Silvano: Posso dar um aparte? Desculpa aqui interferir, mas só para dizer que na Câmara Municipal existem três projetos de leis que estão sendo debatidos, com relação às calçadas. A questão é o conceito, e aí, a diferença de opinião entre os vereadores. Isso tem que ser feito junto com o governo. Não adianta você fazer um projeto de lei, e não ter aí, a consonância com o governo. Primeiro conceito: é quem é que paga o conserto das calçadas. Então a tese, quem paga é o munícipe. O conserto das calçadas, não aquelas vias principais. Então a outra tese é que a prefeitura manda fazer e cobra do munícipe. Outra tese é que o munícipe manda executar em calçadas padrões. Quer dizer, então, é um tema muito complexo. Existem lá, dois, três projetos de lei em discussão. Estão sendo debatidos, inclusive na comissão que eu pertencço: Comissão de Política Urbana, e isso tem que ser feito junto com o governo. Quer dizer, é uma matéria que está sendo debatida na Câmara.

Secretário Jilmar Tatto: Obrigado, Vereador Dalton. A outra, questão, a minha sugestão, se você me permitir, na SPTrans tem um setor de engenharia que cuida exatamente, além de outras coisas, dessas questões da acessibilidade. De fazer uma reunião com você, ou com vocês, enfim, para discutir um pouco, o espaço do próprio, para as pessoas com essa mobilidade reduzida.

Marta Almeida: É porque existe o espaço para entrar a cadeira motorizada, mas o scooter não. Eu já tive que sair de um transporte público e ir para um Atende, porque o meu scooter não cabia.

Secretário Jilmar Tatto: Não cabe na plataforma? Então, aí é uma questão de engenharia. Vamos dar uma olhada. Que às vezes é só aumentar o sentido da porta, e não é complexo, não. Em relação ao semáforo, nós estamos discutindo, sim, a questão dos semáforos sonoros, na cidade de São Paulo. É uma questão que a gente está mexendo. E eu já pedi, inclusive, para fazer estudo relacionado a essa questão dos semáforos. E se você tiver sugestão, de onde implantar, prioritariamente. Têm alguns lugares que a gente já sabe. E a gente aceita sugestões de implantar esses semáforos sonoros. Por último, Secretário, agradecer a paciência de todos vocês, e dizer que já está aqui, na Secretaria do Verde, o EIA/RIMA da Leste 1, e Leste 2. Já foi protocolado e sabemos que já está em análise técnica e muito boa análise técnica, sem prejudicar aquilo que é de competência de vocês, o que vocês puderem nos ajudar, do ponto de vista de dar celeridade ao processo, tudo isso ajuda. Porque depois disso tem, além de todo processo licitatório, têm as desapropriações, tem chuva, têm trovoadas, tem fiação, tem sempre uma pedra no meio do



caminho. E não é fácil colocar uma obra na rua, e não é fácil executar uma obra. Nós não queremos demorar como outros demoram para fazer uma obra, mas também com todos os cuidados técnicos e todas as análises necessárias precisam ser feitas, então, na medida que vocês puderem nos ajudar nesse programa, para a gente poder cumprir a meta, a gente agradece a colaboração de vocês. Obrigado pela atenção.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Obrigado. Obrigado, Secretário. Antes de passar para o presidente fazer o encerramento, gostaria de saber dos senhores conselheiros as sugestões para inclusão de pauta para a próxima reunião. Depois, por gentileza, deem para a Secretária Executiva, a Ocleres, por escrito. Ela vai incluir a pauta para a próxima reunião. Foi solicitado um assunto em pauta, para falar sobre um convite, do projeto de lei, e como o conselheiro Dalton Silvano, o Vereador é o responsável que propôs o projeto de lei, ele vai fazer o convite a todos.

Cons. Dalton Silvano: Bem, o convite já está feito, através aqui, do boletim, desta cartilha. A audiência pública do projeto de lei, dia 28 de agosto, quarta-feira, 10h30, 8º andar, na Câmara Municipal de São Paulo. É importante, não somente a presença de todos, mas também a participação e contribuição para o aprimoramento desse texto de lei, que é a política municipal de educação ambiental. Então, espero que vocês participem, e também contribuam para o aprimoramento desse projeto de lei.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Presidente, só uma coisa, a conselheira está querendo falar sobre o convite. Por gentileza, a senhora seja rápida.

(fala sem microfone)

Oradora não identificada: Secretário, eu queria passar a palavra para a Nina, que está trabalhando nesse projeto também, para ela fazer o convite ao CADES como um todo. Eu queria reiterar o pedido de (incompreensível) das reuniões, para a gente chamar, convidar, SP Urbanismo, para falar sobre a Chucri Zaidan.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Vamos chamar. Por gentileza, a senhora faça só o convite.

Nina Orlow: Eu só gostaria de reforçar que a Secretaria do Verde está participando ativamente da construção da política de educação ambiental para resíduos sólidos. E sentimos falta, no grupo lá, de uma política de educação ambiental, que o Vereador Dalton está entrando, está abrindo para audiência pública, e queríamos muito que a Secretaria do Verde se envolvesse bastante com os núcleos descentralizados, e, principalmente, as subprefeituras e a sociedade civil. Nós não temos pressa para aprovar, e sim, aprofundar como a Secretaria do Verde tem feito com a política de educação para resíduos sólidos, junto com a Secretaria de Serviços. Agradecemos a oportunidade desta audiência pública, e solicitamos que o CADES, se puder, ter um grupo de trabalho em cima disso. Nós estamos desde 2011 trabalhando nessa pauta. Fizemos uma proposta, e gostaríamos muito que a gente tivesse a oportunidade de construir em conjunto esse projeto de lei.

Secretário Adjunto Manoel Victor: Obrigado. Bom, antes de encerrar os trabalhos, eu quero agradecer ao Secretário Jilmar Tatto. Ele não precisaria ter vindo pessoalmente aqui. Mas ele fez questão de vir, a gente convidou também o pessoal do DECONT para vir, para não só mostrar seriedade no trabalho, a responsabilidade que está sobre as costas dele, mas também essa urgência que a cidade tem, de estar aprovando esses projetos. Então, eu quero agradecer. Ele passou a manhã inteira aqui com a gente, é uma agenda bastante pesada. A paciência, o carinho, a



atenção que ele teve com todos os conselheiros. Parabéns a todos vocês também. As perguntas objetivas, diretas, e parabéns ao Secretário, por estar aqui no dia de hoje. Acho que todos crescemos com a presença dele aqui. Está encerrada a reunião de 152ª Reunião Plenária Ordinária do CADES. Desejo a todos, um bom dia e uma boa semana.

Manoel Victor de Azevedo Neto

Presidente em exercício do Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES
Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente em exercício

Conselheiros presentes:

ALESSANDRO LUIZ OLIVEIRA AZZONI	LOURDES ELIZABETH RESS
ANDRÉ DIAS MENEZES DE ALMEIDA	LUCAS PHELIPPE DOS SANTOS
ANDRÉ LUIS GONÇALVES PINA	MARIA JOSÉ DE ANDRADE FILHA
ÂNGELO IERVOLINO	MARIA LUCIA TANABE
CINTHIA MASUMOTO	MARIA CRISTINA DE O. REALI ESPOSITO
CRISTINA ANTUNES	MÁRCIO ESTEVES DA SILVA
DALTON SILVANO	MARTA AMÉLIA DE OLIVEIRA CAMPOS
EDUARDO IGNÁCIO DE FARIA	MILTON ROBERTO PERSOLI
EVANDO REIS	OSVALDO FIGUEIREDO MAUGERI
FÁTIMA CRISTINA FARIA PALMIERI	SERGIO KRICHANÃ RODRIGUES
FERNANDO BORGES FORTES	VANDERLEI BENTO BARBOSA
IVO CARLOS VALENCIO	VERA LÚCIA ANACLERO CARDOSO ALLEGRO
JOSÉ FRANCISCO DE ALMEIDA NETO	

Conselheiros com justificativa de ausência:

ROS MARI ZENHA

Conselheiros suplentes presentes:

GLAUCO CUGLER DE CARVALHO / GEORGE DOI / JOSÉ CARLOS ANDERSEN / MARIA RAQUEL PACHECO / SERGIO KIPNIS.

Coordenador Geral:

Luis Eduardo Peres Damasceno

Secretária Executiva:

Ocleres Harkot