

## **56ª Reunião Ordinária do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito – CMTT**

Data: **31.08.2021** (terça-feira)

Horário: **9h às 12h** (online)

### **Participantes:**

#### **Conselheiros | Órgãos Municipais**

1. Adriana Guimarães – SETRAM
2. Alexandre Francisco Trunkl – Secretário Adjunto - SMT
3. Carlos Eduardo G. de Vasconcellos – SVMA
4. Christina Maria M. Borges – SPTrans
5. Cristina Soja – CET
6. Isabel Cristina da S.M. Vieira – SMDHC – Igualdade Racial
7. Letícia Yoshimoto Simionato – SMG
8. Luciana Durand Garda - SETRAM
9. Maria Teresa Diniz – Secretária Executiva CMTT – SMT
10. Myrna Melo - SMPED
11. Oswaldo Rafael Fantini – SMPED
12. Ricardo Teixeira – Secretário de Mobilidade e Trânsito – SMT
13. Rosângela Sartorelli – SIURB

#### **Conselheiros | Temáticos, Regionais e Operadores do Transporte**

1. Aduino Bentivegna Filho – SETCESP
2. Ana Carolina F. Jarrouge – SETECESP
3. Arlindo Amaro – Suplente Regional Sul
4. Carlos Alberto Fernandes R. de Souza – SPUrbanuss
5. Carolina Guimarães – Meio Ambiente e Saúde
6. Bárbara - Juventude
7. Fernando Miguel Zingler – SETCESP
8. Francisco Armando N. Christovam – SPUrbanuss
9. Luciana Trindade – Regional Centro
10. Lucian de Paula - CTB
11. Mauricio Vieira da Cunha – sub rep z
12. Mauro Sérgio P. Calliari – Mobilidade a Pé
13. Rogério Viduedo - CTB
14. Rafael Calabria – ONG
15. Rafael Drummond – Regional Centro
16. Sandra Ramalhoso – Pessoa com Deficiência

Participaram da reunião **29** (vinte e nove) **Conselheiros** e **39** (trinta e nove) ouvintes, representantes da **sociedade civil organizada e prefeitura** (secretarias e empresas). Total de **68** pessoas.

**Maria Teresa Diniz** – abriu a reunião e passou a palavra para o Secretário Ricardo Teixeira.

**Secretário Ricardo Teixeira** – cumprimentou todos e disse que era uma honra e uma responsabilidade imensa ser secretário da pasta. A secretaria foi desmembrada, temos uma secretaria especial e executiva de transportes, o Levi continua secretário e foi criada pelo Prefeito a Secretaria de Mobilidade e Trânsito. Existe uma preocupação com a pós-pandemia e precisamos ter um olhar específico para a mobilidade da cidade. O Prefeito foi visionário neste ponto. Vemos todas as grandes cidades do mundo se preparando para não atrapalhar o crescimento da economia entre outros e os especialistas – aqui temos vários -, colocam que as grandes cidades que tiverem o olhar para a mobilidade darão um passo adiante no futuro do pós-pandemia. Conto com todos vocês e nada mudou, além disso. Temos o Programa de Metas, as ciclovias a serem construídas e mantidas, vários quilômetros de faixas exclusivas e corredores de ônibus a serem construídos e nada foi mudado a não ser esse olhar à mobilidade. Temos muitas missões e uma das que mais me preocupa é a questão da redução de acidentes. Tivemos uma redução nesse um ano e meio, estamos constatando que as pessoas ainda estão com medo de andar no transporte coletivo e estão partindo para outros modais. A moto e a bicicleta lideram a preocupação com a questão dos acidentes. Sabemos que mesmo com as ciclofaixas não há muita segurança e, a meu ver, pela falta desse convívio do motorista com o ciclista. Teremos que trabalhar bastante isso na questão de educação de trânsito com campanhas para que haja esse respeito entre ciclistas e motoristas. O número de acidentes com motos está em ascensão e também temos que focar nisto. Já me estendi demais, boa reunião a vocês. Estarei aqui com vocês e o Paulinho e o Alexandre Trunkl – Secretário Adjunto – estarão participando ativamente e precisando de qualquer coisa estou à disposição.

**Maria Teresa** – obrigada, Secretário. Vamos iniciar com a aprovação da Ata. Alguma questão que gostariam de pontuar? Podemos aprovar?

**William** – não recebi a Ata. Poderia me enviar?

**Rosa** – você é membro do Conselho?

**William** – não.

**Maria Teresa** – assim que aprovamos, a Ata da reunião vai para o site e você poderá ter acesso. Vou colocar o link de acesso no chat. Continuando, faremos um Balanço das Reuniões das Câmaras Temáticas em 2021. Apresentou o Balanço. **Obs.: a apresentação será disponibilizada.**

**Mauro Calliari** – elogiou a apresentação. A CTB é um ótimo exemplo de como trabalhar e resolver problemas juntos, se aproximar e saber o que solicitar. Penso que a constância na manutenção da equipe da SMT é um fator importante para que os trabalhos avancem.

Parabenizo as equipes das câmaras temáticas e os conselheiros participantes. Gostaria de fazer uma observação, pois há uma dúvida entre os conselheiros em relação a essa divisão da SMT. O secretário disse que é um modelo moderno com um novo olhar para a mobilidade, mas há uma questão anacrônica que é a divisão em duas. Tendo a achar que quando temos dois chefes não temos nenhum. Gostaria de saber como é essa divisão de responsabilidades?

**Secretário Ricardo Teixeira** – sou o secretário da pasta e o Levi é pendurado em mim. Não há dois chefes, mas um. Como são dois assuntos complexos para o momento, com muitas atribuições, novidades e intensidade, o Levi cuidará da SPTrans e do DTP e para mim ficará a CET e o DSV. Sou o secretário das duas pastas, mas ele tem orçamento próprio e tudo mais. Em alguns assuntos terá que se reportar a mim. Pode ser que essa pasta não permaneça por muito tempo; é mais para esse momento que o mundo está passando para que a mobilidade seja favorável a essa retomada da economia.

**Mauro** – apenas para entender, quem será o responsável pelo CMTT? O Senhor ou o Levi?

**Secretário Ricardo Teixeira** – há assuntos do Levi na pauta e, desta forma, temos que ter pessoas da SPTrans acompanhando a reunião e eu sou o Presidente do Conselho.

**Maria Teresa** – complementando, a SETRAM - Secretaria Executiva do Levi - tem cadeira no CMTT. A Adriana Guimarães e a Luciana Durand estão como Titular e Suplente do nosso Conselho.

**Rafael Drummond** – se apresentou e parabenizou toda a equipe das câmaras temáticas. Quando vemos o trabalho com foco e avançando é gratificante. Minha dúvida é sobre a CT de transporte coletivo. Gostaria de saber qual é o plano da SMT para a formação desta câmara? Sabemos que há um processo para montar sua estrutura para depois conseguirmos fazer a eleição. Não chegamos a discutir isso na Executiva, mas é importante termos essa explicação. Sobre o que o Mauro comentou (desmembramento), o secretário Ricardo Teixeira como ex-funcionário deve saber como a CET é pouco integrada com as outras instâncias da secretaria e as dificuldades que a CMTC - em sua época -, hoje SPTrans, tinha em lidar com as decisões da CET. O que nos preocupa no desmembramento não é o foco específico para o transporte ou para a mobilidade, mas a integração que já vem acontecendo há alguns anos. Embora haja algumas travas, a preocupação é que acabemos retrocedendo ao invés de avançarmos.

**Secretário Ricardo Teixeira** – na primeira reunião que eu fiz com os Gerentes Operacionais convidei o Levi. As nossas reuniões envolvendo transporte e trânsito serão conjuntas. A tua preocupação é minha também e de toda população que paga impostos porque o que se quer ver é o produto. Uma caçamba, uma valeta ou um carro abandonado, acaba interferindo no viário e atrapalhando a mobilidade; daí a necessidade da interlocução entre as várias instâncias. As subprefeituras que tem um sistema maravilhoso de detecção de problemas - utiliza a USP, UBER, etc. - e estou propondo que os membros da CET conheçam esse produto para ver como poderá ser utilizado pela empresa. Esses carros circulam 3.000 km/dia se não me engano, vendo sinalização entre outros e registrando tudo

o que acontece. A CET não tinha conhecimento. Com certeza há produtos da CET que as subprefeituras também desconhecem, assim como produtos da SPTrans que são desconhecidos da CET. A integração de todos os órgãos com certeza a população também tem que sentir. Eu sonho em ter CET e SPTrans caminhando juntas, assim como DSV e DTP. Esse grande aglomerado de funcionários públicos deve prestar um bom serviço para a população.

**Maria Teresa** – sobre a CT de Transporte Coletivo, em duas reuniões do CMTT tratamos desse assunto e fizemos uma reunião específica de como deveria ser composta, qual o conteúdo que deveria debater, entre outros e combinamos de continuar desenvolvendo este trabalho. Em função das reuniões sobre o edital para realização das eleições é que paramos a organização da CT de Transporte Coletivo. Assim que tivermos o edital das eleições publicado retomaremos as reuniões para sua organização (possivelmente o mês que vem).

**Carolina Guimarães** – cumprimentou todos e reforçou a importância da presença do secretário nas reuniões do CMTT. Não sei se o senhor soube, mas fizemos algumas recomendações durante a pandemia e consideramos que São Paulo poderia ter testado mais algumas medidas que foram testadas em outras cidades. Infelizmente ficou aquém. A apresentação da Maria Teresa foi muito importante, o senhor falou em transversalidade e a articulação com outras frentes entre as várias instâncias, o que é fundamental. Quando falamos em redução de velocidade, também estamos falando dessa preocupação com as mortes dos motociclistas e é possível expandir algumas metas que estão bastante focadas nas Câmaras Temáticas. É muito interessante irmos monitorando a cada seis meses o programa de metas e sabermos onde estamos.

**Secretário Ricardo Teixeira** – referindo-se à transversalidade: precisamos dessas parcerias seja do setor privado ou público. Todos nós temos que ter uma única visão que é a mobilidade da cidade. Sabemos que se a cidade não tiver mobilidade não crescerá e tem que existir uma grande unificação. Quando falamos em acidentes de trânsito, qual o custo de uma pessoa que morre em acidente de trânsito para a sociedade, para a família? Quantas indenizações? Tudo é muito delicado e importante. Temos uma responsabilidade enorme e a transversalidade vale para todos os segmentos. Uma unificação geral de todos os órgãos.

**Maria Teresa** – respondendo à Carolina: fica a sugestão para a Coordenação Executiva de incluirmos o acompanhamento e monitoramento do Programa de Metas nas reuniões do CMTT, da mesma forma como vimos fazendo nas câmaras temáticas.

**Sandra Ramalho** – cumprimentou todos e se apresentou. Se o secretário está presente e se o Levi vai cuidar da SPTrans, acredito que ele deveria estar aqui, pois vem acompanhando desde o início nossas pautas, inclusive o item que venho denunciando (morte de uma pessoa em função da porta se abrir com o ônibus em movimento).

**Luciana Trindade** – agradeceu e presença do secretário. Na oportunidade quero aproveitar, embora não seja objeto da pauta, para solicitar uma agenda para falar sobre táxi acessível. Já tentamos conversar com a SPTrans, com a CET e nada foi resolvido. O número de táxis acessíveis na cidade até 2017 era 250 e hoje temos menos de 80 carros rodando. É muito importante que consigamos manter a frota e peço que o senhor nos receba. Sou uma

pessoa com deficiência e faço a defesa da pauta da acessibilidade. Gostaríamos também de ter a presença do senhor secretário mais frequentemente nas reuniões do CMTT, agora que está assumindo a pasta. Espero que possa nos receber, pois a demanda do táxi acessível é urgente para a cidade de São Paulo.

**Maria Teresa** – enviaremos sua solicitação ao secretário e acho que temos que envolver também o Levi.

**Luciana Durand** - estamos presentes eu e a Adriana; infelizmente o secretário executivo Levi não pode comparecer na reunião, nos desculpamos e estaremos reportando tudo a ele. O que o Secretário Ricardo Teixeira já deixou claro aqui é a conversa aberta que ambos têm, o diálogo e a parceria. Temos hoje uma secretaria executiva focada na SPTrans, DTP, CMUV e a SMT focada na CET e no DSV, com dois grandes técnicos que têm o conhecimento da máquina – o que é muito importante. Isso só vem tornar mais robusta a máquina trânsito e transporte diante dos grandes desafios que temos. Traz para a secretaria municipal e executiva uma responsabilidade ainda maior. Não há com o que se preocupar, pois está havendo uma soma de grandes esforços para alcançar as metas que foram propostas pelo Prefeito. É um momento mais que propício para que se unam os esforços desses dois secretários para que consigamos atingir todas as metas propostas. Muitos assuntos são transversais, obviamente eles estarão conectados e estamos juntos e unidos para os mesmos propósitos.

**Maria Teresa** – passaremos ao segundo ponto de pauta que é um relato a respeito da comissão eleitoral.

**Luciana Trindade** – fiquei com dúvida. O Secretário irá nos receber em relação à demanda do táxi acessível?

**Maria Teresa** – faremos a interface com a agenda dele e com o secretário Levi e daremos um retorno.

**Christina Borges** – diante da pandemia a comissão está trabalhando no sentido de realizar as eleições de forma virtual, pela plataforma do Participe+. O site para acesso é <https://participemais.prefeitura.sp.gov.br> e seria bom que todos acessassem para conhecer. Várias eleições já foram realizadas por esta plataforma. Mediante um cadastro rápido os eleitores poderão votar em vários segmentos. A eleição está prevista para os dias 14 e 15 de outubro de 2021. Em seguida será feita a apuração de acordo com a cota de participação feminina (paridade de gênero). O edital das eleições que foi elaborado pela comissão está sendo analisado pela Assessoria Jurídica. Acreditamos que em pouco tempo será publicado no site do CMTT. A Comissão Eleitoral foi criada, seus membros designados e a publicação foi feita no Diário Oficial. Conseguiremos realizar as eleições no meio digital com toda a segurança sem atrapalhar o processo de participação técnica e popular.

**Maria Teresa** – gostaria de fazer um complemento. O CMTT é um Conselho tripartite, composto pelo segmento dos órgãos municipais (indicados por estes), segmento de operadores (indicados pelas entidades) e dois segmentos que compõem a sociedade civil (regional e temático) com eleições. **Compartilhou um quadro do CMTT e fez algumas observações sobre a frequência dos conselheiros nas reuniões e cadeiras não ocupadas.** Na organização do edital das eleições, debatemos como conseguir demonstrar o que é o CMTT e sua importância, divulgar os trabalhos e conseguir um movimento para que

tenhamos mais inscritos nessa eleição; pessoas de fato que estejam interessadas em participar e se envolver. Conversamos com outros conselhos que tiveram esse formato online e aprimoramos o edital que tivemos no passado usando como exemplo outros editais da prefeitura e consideramos que está ficando muito legal. Está com a Assessoria Jurídica e esperamos que aprove todas as nossas sugestões para que a Comissão Eleitoral possa validar a versão final e consigamos publicar o edital. **Obs.: o quadro será disponibilizado.**

**Rafael Calabria** – temos conversado e alertei na última reunião um problema com o Participe+ na eleição do CADES. Precisamos ficar bastante alertas em relação a isto, pois acabou ocorrendo o cancelamento da eleição. Queria trazer aqui a questão referente ao prazo. Não sei se o Secretário ainda está nos ouvindo – seria importante. Apontamos em várias conversas nos últimos meses que com a pandemia e o natural atraso das eleições – que não foi um erro da gestão – e defendemos que o Conselho deveria ter simplesmente votado no Pleno o adiamento do mandato até que a Comissão Eleitoral conseguisse realizar adequadamente todos os passos burocráticos da eleição e respeitar a democracia e o processo participativo. Como houve um entendimento muito burocrático do Jurídico de passar por um Decreto que saiu adiando as eleições apenas por dois meses, temos que fazer um processo que é inovador (online) e com pressa. Há muitas coisas que podem dar errado, além de não atender alguns passos importantes, como por Exemplo, se não houver inscrição de candidatas mulheres, como a Lei Municipal 15.946 de 2013 obriga. O que propusemos (Comissão Eleitoral e Executiva) é que discutamos aqui isso e, apesar do Decreto 60.431/21, dialoguemos para que o prazo do atual mandato seja prorrogado por mais tempo do que os dois meses previstos, para que o processo eleitoral possa transcorrer respeitando os prazos de debates que precisa ter e para que não cheguemos no dia 01.11.21 com o Conselho novamente interrompido por causa do Decreto. Precisamos ter um mandato para além de novembro, embora não seja vontade de ninguém aqui ficar mais tempo. A pandemia é uma situação extraordinária e é mais que natural que o Conselho seja prorrogado. Nossa proposta como sociedade civil é que prorroguemos o mandato por mais um ano, até maio/22. Se o processo eleitoral acabar antes, a posse será antes. O cronograma que temos está muito apertado, pois foi imposto pelo Decreto e não há necessidade de fazer um Decreto. Nossa proposta é esta. Não sei se alguém mais gostaria de complementar. Gostaria também que o Secretário entendesse. Se o Conselho for interrompido em novembro por causa desse processo equivocado - na nossa visão -, cairá na mão dele também. A solução do nosso lado é muito mais simples; prorrogar o mandato e o processo eleitoral transcorrer mais calmamente.

**Maria Teresa** – para ficar claro para todos: você entende que o Decreto poderia prorrogar esse mandato por mais um tempo. Quanto tempo seria necessário para essa prorrogação?

**Rafael Calabria** – o ideal seria ter feito em maio; mais um ano. Como já transcorremos quatro meses, também não é interessante que as eleições sejam realizadas no final do ano. Poderia ser para maio para ficar mais simples. Se a pandemia permitir, realizar inclusive o processo presencial. Seria até o início do ano que vem para fazer um processo em fevereiro/março, que são meses úteis.

**Maria Teresa** – considerando que já estamos com o edital praticamente finalizado e que passaríamos para as inscrições, para as eleições em si, qual fase considera que mereceria mais tempo?

**Rafael Calabria** – a de inscrições para conseguir também as inscrições de gênero e, conforme falamos, a questão da SMT fazer uma divulgação mais adequada para atrair pessoas e candidatos. Em 2014, a PMSP conseguiu comunicar muito mais e tivemos muita adesão. No processo seguinte a divulgação foi bem mais tímida, com inscrições consideravelmente mais baixas e a última pior ainda. A comunicação no período da inscrição é fundamental. Tivemos também em 2014 a divulgação nos abrigos de ônibus da concessionária Ótima para que o contrato tenha uma parcela de comunicação institucional. Também há a questão dos recursos, da avaliação do processo, do teste do Participe+ que é um processo novo e no CADES deu bastante problema. O tempo adequado seria no final do ano, mas como é ruim, ficaria para o início do ano que vem.

**Maria Teresa** – no cronograma que temos hoje, se tivermos a avaliação do Jurídico até o dia 02.09, teríamos dez dias de prazo de inscrição. A partir daí, passaria a correr esses prazos que o Rafael mencionou (análise das inscrições, recursos e eleição) e não há realmente folga no calendário.

**Sandra** – também acho que esse prazo deve ser prorrogado. Ainda, falando da Cadeira da Pessoa com Deficiência, dez dias para fazermos as inscrições é muito pouco tempo. Temos que buscar as pessoas, há uma divulgação e uma conversa com os candidatos para que não aconteça o que está acontecendo em relação à participação nas reuniões. Seria muito importante que tivéssemos mais tempo no prazo para as inscrições.

**Carlos Eduardo** – para quem não me conhece sou Secretário Adjunto do Verde e Meio Ambiente e também membro do Conselho e coordenador da Comissão Eleitoral do CADES. Deixamos nossa secretaria à disposição de vocês para colaborar no que for necessário. Tivemos uma experiência interessante, não tão positiva e vamos refazer nossa eleição, mas acho importante algumas considerações. Utilizamos o Participe+, programa desenvolvido por uma ONG internacional e que já foi utilizado por mais de 135 países e por mais de 90 milhões de pessoas. Essa ferramenta já tinha sido utilizada em mais de 20 eleições na prefeitura sem problema algum. Para não estender ainda mais os mandatos dos CADES regionais optamos pela plataforma Participe+ que infelizmente deu problemas. Tivemos grande participação popular e obviamente não dá para prever completamente o atendimento e quem conhece tecnologia entende o que estamos falando. No nosso caso específico, considero importante fazer meu depoimento. As eleições iniciaram num sábado e tivemos um grande direcionamento de acessos que começou a gerar problemas. No próprio sábado, referendamos uma extensão do prazo. No final do dia foi feita uma atualização de memória do servidor do Participe+, à noite funcionou bem, mas no domingo voltamos a ter problema e decidimos estender mais ainda o prazo até sexta-feira. Para garantir a rigidez das eleições o programa não pode ser alterado. Na segunda-feira tivemos problemas mais graves e fomos informados que devido à quantidade de erros e do último erro que ocorreu, os bancos de dados deixaram de ser confiáveis e no nosso entendimento isso inviabilizou o prosseguimento da eleição. Apesar de tudo constatamos que a sociedade está pronta para eleições online. Tivemos no final de semana plantões presenciais em toda prefeitura, ou seja, quem não tivesse seu aparelho ou internet em casa poderia ir a uma subprefeitura para votar e até mesmo se cadastrar. A busca do suporte presencial nas subprefeituras foi mínima e estou falando de uma eleição que foi bastante concorrida. Entendo que foram um sucesso as ações corretivas para realizar uma nova eleição dos CADES Regionais. Gostaria de oferecer ajuda ao CMTT – se quiserem – para passar essa nossa experiência. Para outras secretarias que também passarão a utilizar a votação online, nós, junto com a

PRODAM estamos nos reunindo para deixar uma ferramenta de votação mais sólida e robusta para que o que infelizmente ocorreu em nossa eleição não volte a ocorrer.

**Maria Teresa** – obrigada Carlos. Esclarecedor e importante; quando não temos informação detalhada como a que você trouxe, esses processos podem trazer insegurança para as pessoas. Vamos querer, sim, fazer uma reunião para poder entender melhor.

**Arlindo** – quantos candidatos podem concorrer nessas eleições? A divulgação eu considero precária; deveria ser mais divulgado para que as pessoas pudessem se candidatar. Não temos muita divulgação sobre o CMTT. Nas subprefeituras há divulgação para os conselhos de parques. Já fui conselheiro, participava, mas com a pandemia acabei não participando mais. Em virtude da dimensão da cidade seria importante ter os conselheiros regionais. No Ipiranga p.ex. temos 7.000 ruas e umas 3.000 são de trânsito rápido. Temos corredores de ônibus desativados em toda a cidade, pois hoje os ônibus param muito em terminais. Seria interessante que cada regional das subprefeituras tivesse seus representantes do CMTT.

**Maria Teresa** – nós temos 11 cadeiras do segmento que chamamos de temáticos (listou todos) e no segmento regional são 2 cadeiras para cada região (leste, sul, oeste, norte e centro expandido). Somam 10 cadeiras. Qualquer pessoa moradora do município poderá se candidatar. Se já tiver sido conselheiro duas vezes seguidas deverá dar uma pausa e depois poderá se candidatar novamente. Membros da comissão eleitoral e funcionários públicos não podem se candidatar (administração direta e indireta) e, como sabem, o cargo não é remunerado.

**Mauro** – muito bom o esclarecimento do Carlos. Eu votei no CADES e apesar da plataforma ser aparentemente intuitiva, tem problemas de concepção que precisam ser discutidos como p.ex. aparecer os comentários de todos na tela. É quase como uma boca de urna, que é proibida. Achei também estranho já ir aparecendo o número de votos, como se fosse um voto útil sendo institucionalizado. Diante das falas do Calabria, do Drummond e da Sandra, há um motivo para ter cuidado. Acho que faz sentido atrasarmos; não vejo porque acelerar e tropeçar em uma ação judicial. Precisa apenas ver se não há problema, se o MP p.ex. não irá dizer que deveria acontecer a eleição a qualquer custo. Resolvendo esse problema de cadastramento na plataforma pode funcionar e considero importante manter o esquema nas subprefeituras mesmo com pouca presença.

**Rafael Drummond** – acreditamos que o Participe+ será uma ferramenta muito interessante; há algumas questões para ficarmos de olho nas melhorias que podem ser feitas, mas diferente de muita gente no Brasil, consideramos que o voto eletrônico funciona bem. Sobre os postos presenciais, acho interessante mantermos. Estávamos pensando em termos nossos postos nos Terminais e não nas subprefeituras, porque ainda há uma desconexão de classes sociais e gerações em relação ao acesso e utilização da internet. Ainda estamos numa transição. Os prazos para realizarmos as eleições até final de outubro acabam prejudicando essa possibilidade, pois ainda não fechamos questão sobre termos esses postos nos Terminais. Reforço o que o Calabria colocou sobre estender o prazo dos mandatos para termos um pouco mais de tempo para realizar as eleições. A perspectiva de fazermos em março é interessante. Reforço também o que coloquei no chat que é o fato da questão burocrática da extensão dos mandatos ter um precedente. O Conselho Municipal de Imigrantes fez uma resolução interna para estender os prazos dos mandatos. Não foi necessário um Decreto Municipal para tanto. Por isso solicitamos uma votação hoje para extensão dos prazos dos mandatos no CMTT.

**Maria Teresa** – em relação a ter ou não um Decreto para prorrogação do mandato, nem sempre os conselhos são instituídos da mesma forma. Não necessariamente o que serve do ponto de vista jurídico para um serve para todos. No caso do CMTT, a Assessoria Jurídica do Secretário recomendou que não fizéssemos a prorrogação dos mandatos via votação no CMTT, mas informou que se votássemos hoje a prorrogação da eleição e a maioria dos conselheiros concordasse em solicitar um Decreto de prorrogação de mais prazo para o Prefeito, o CMTT pode assim decidir. Ainda seria necessário um novo Decreto no entendimento do nosso Jurídico. Vou sugerir que façamos uma votação para prorrogação do mandato até março, mas com intenção de realizarmos as eleições em fevereiro. [Compartilhou a tela e solicitou a todos os conselheiros presentes que votassem pelo adiamento ou não da eleição]. Todos votaram a favor do adiamento e ficou acertado que seria enviado ao Gabinete do Prefeito a solicitação de um novo Decreto adiando a eleição até março, com previsão de realização em fevereiro. A comissão eleitoral continuará trabalhando para ganhar mais tempo entre as várias fases da organização da eleição. **Obs.: o registro dos votos será disponibilizado.**

Anunciou a próxima pauta: Programa de Redução de Acidentes em Transportes – PRAT da SPTrans e NBR 15570.

**Sandra** – posso colocar o vídeo do acidente?

**Maria Teresa** – sim.

**Sandra** – o problema é que foi aprovado pela SPTrans – com voto a favor do Chicão – , a possibilidade de um dispositivo que permite a abertura da porta com desaceleração em aproximações aos pontos de ônibus com velocidade menor que 5 Km/hora. Quero saber qual será o posicionamento da SMT/SPTrans, sendo que essa pessoa apresentada no vídeo morreu? Quem foi punido foi o motorista. Os verdadeiros responsáveis (SMT/SPTrans) que votaram a favor não foram punidos.

**Maria Teresa** – obrigada, Sandra. Gostaria de chamar a SPTrans para tratarmos do assunto e explicar quais os procedimentos e regras do Programa de Acidentes.

**Wagner Chagas** – este é um caso que há muito tempo vimos debatendo no CMTT. Para acabar com esse assunto de uma vez decidimos tomar medidas mais restritivas que a ABNT. Estamos desenvolvendo um estudo e iremos proibir que os ônibus abram as portas em movimento. Para que possam abrir deverão estar parados no ponto. Neste caso específico do acidente houve uma interferência do motorista. O motorista mexeu no sistema da porta e por isto foi punido. É uma questão policial, pois ele mexeu com a segurança. Ao sabermos tomamos as providências internas na SPTrans e o motorista foi demitido por justa causa. Ele e a empresa, por questões civis, estão respondendo por isso. Nosso estudo está em fase final e o ônibus só poderá abrir a porta quando estiver efetivamente parado.

**Maria Teresa** – você poderia explicar um pouco melhor qual a diferença entre a regra de hoje e qual seria a mudança que está sendo feita?

**Simão Saura** – antes alguns esclarecimentos; o sistema que limita a velocidade dos veículos e o dispositivo que o impede de partir com as portas abertas é um dispositivo que está em toda a frota da cidade desde 2007. Isto foi determinado por uma Portaria da SMT à época. Em 2009, a ABNT incorporou esse item em suas normas. A título de esclarecimento, como comentado com a Sandra, temos um representante na ABNT. É bom deixar claro que

a ABNT tem uma comissão de estudos especiais que estabelece não somente os aspectos normativos, mas também faz as revisões dessa Norma. A SPTrans é um dos membros da comissão e toda decisão é colegiada; portanto a decisão final não é da SPTrans. Há uma análise de todos os pontos contidos na Norma. Nessa comissão há representantes de universidades, produtores, sociedade civil, laboratórios, órgãos gestores e, dentre eles, um é a SPTrans, mas não é a única gestora. Tudo que há na Norma foi deliberado por todos os participantes e o voto da SPTrans é um voto entre os vários componentes da comissão. Outro ponto importante a deixar claro é que a ABNT dita as regras para a indústria de fabricação. Todo fabricante nacional deve construir seus ônibus seguindo essas normas. Especificamente quanto ao item que a Sandra fez menção, o que a Norma permite é que na desaceleração, quando o veículo está chegando próximo ao ponto de parada, abaixo de 5 Km/hora, o motorista, caso venha a tentar abrir a porta, receberá um comando elétrico informando que ele está habilitado a abrir. Entre menos do que 5 Km/hora até o veículo parar dá uns 2 segundos, que é um intervalo de tempo muito curto num procedimento de frenagem e somente aí a porta começa a abrir. Este mecanismo, quando foi discutido na Norma da ABNT, não denota que a porta está aberta, mas sim começando o princípio de abertura e, portanto, não há essa condição do veículo estar com a porta aberta. O que o Wagner fez menção é que como a Norma permite essa possibilidade e muitas empresas a utilizam para ganhar tempo operacional, a ABNT permitiu essa exceção. Analisando do ponto de vista legal e do nosso papel, independente de não comprometer a segurança, analisamos internamente e entendemos que podemos calibrar o sistema para que só permita a abertura de porta quando o veículo estiver na condição zero de velocidade. É o que vamos fazer. Temos vários fabricantes desse dispositivo, devemos ter um software de alteração do sistema e teremos que conversar com todos os fabricantes e com nossos operadores para que se faça alteração nos veículos que tenham essa condição. Parte do sistema está na condição de zero e parte entre 2, 3 segundos, sempre abaixo de 5. Isso nos ajudará a padronizar o sistema e facilitar a fiscalização e controle. Efetuamos a inspeção e verificação em dois momentos da frota; um na condição real de operação onde os agentes/técnicos analisam as condições gerais do veículo, inclusive a questão tratada aqui. Se comprovada irregularidade o carro é retirado da operação para uma apuração detalhada e só retorna quando estiver nas condições ideais. O segundo ponto é uma inspeção periódica com os veículos fora da operação, onde são observados mais de 100 itens e esse é um deles também. Nos últimos três anos, detectamos sistemas de porta com algum problema, na ordem de 0,14% do total de inspeções realizadas (175 mil inspeções). Na questão do acidente foi comprovado que o motorista alterou as condições de funcionamento do bloqueio de porta. Ele adulterou para que o ônibus pudesse rodar sem o dispositivo funcionando; a empresa constatou e tomou as medidas cabíveis. Os poucos casos que tivemos em relação ao sistema evidenciaram alteração da característica original, onde alguém adulterou o sistema de funcionamento.

**Élio** – como a Sandra levantou a questão da NBR 15.570 da ABNT, aproveito para dizer que é uma associação de iniciativa particular para atender interesses dos fabricantes. Já na década de 1960, a CMTC é que determinava as normas de fabricação dos ônibus dela e no padrão da década de 1980 houve oposição de montadoras e prestadores. A SPTrans tem que observar o artigo 175 que fala da permissão de concessão; no ponto 2 os direitos dos usuários e no ponto 4 a obrigação de manter um serviço adequado. A Lei 13.542 de 2003 (18 anos atrás), já tinha uma visão de que os veículos deveriam ser de piso baixo; entretanto, após todo esse tempo ainda se aceita veículos com 45 cm do primeiro degrau. Nem isso e nem elevador é acessibilidade universal. Deve-se se considerar a idade do joelho e desejo que todos cheguem nessa idade. Esses veículos estão todos na periferia, na

rede alimentadora. Agora estão fazendo a renovação de 4.000 mil veículos inadequados. Peço que a SPTrans considere isto, retarde a renovação e coloque veículos adequados em circulação. Que não exista desculpa de que as vias não permitem, pois as subprefeituras podem fazer a adequação das vias de todas as linhas. O piso baixo tem câmbio automático, que é um item de segurança (solavancos) e dá mais qualidade de vida aos motoristas.

**Rafael Drummond** – o que a Sandra coloca é muito importante tratar aqui. Várias vezes ela trouxe aqui essa decisão da SPTrans em relação ao seu voto na reunião da ABNT e ignoramos. Acabou acontecendo a fatalidade de alguém cair para atentarmos ao tema. Já que a SPTrans tem a intenção de usar o dispositivo chamado “Anjo da Guarda”, que não permite que os ônibus abram as portas enquanto estiver em movimento, apenas parado no ponto, solicito que a SPTrans retifique o voto dela dado na ABNT. É incoerente e não devemos ficar apenas no discurso e jogar para a plateia, mas mostrar posicionamento. É incoerente que se diga que resolverá o problema agora e manter o voto a favor dessa mudança da ABNT. Sei que é um colegiado e pode ser um voto vencido, mas é importantíssima essa retificação. Mostra o compromisso com a vida que a SPTrans sempre teve e precisa manter. Sobre a adulteração do sistema manualmente pelo motorista, me pergunto como isso é possível? Gostaria que o Wagner ou o Simão explicassem como ele conseguiu fazer isso? Se é um sistema interno, com um software que precisa de adequação até mesmo na indústria, como um motorista que não é mecânico consegue fazer isso? E se ele não consegue, como é que a empresa não foi responsabilizada?

**Sandra** – minha fala é uma fala de revolta porque eu estava na reunião da ABNT e defendi que isso não poderia ser possível. O Oswaldo e outras pessoas também estavam lá, mas os construtores e gestores não ouviram a palavra do usuário. Nós dissemos que isso ia acontecer e precisou uma pessoa morrer por causa disso, para tratarmos do assunto. A população de São Paulo teve sorte, pois uma câmera pegou todo o procedimento. Muitos acidentes como este devem acontecer e não existe uma câmera para captar o que está acontecendo. Somos exemplo para esse país. Desculpem SPTrans, Simão e Chicão que já está lá em cima, mas vocês têm sangue nas mãos de uma mãe e de uma órfã que ficou. Falei muitas vezes e ninguém me ouviu. Vocês querem apenas dinheiro? Falam em agilizar a entrada das pessoas no ônibus e colocam um equipamento que demora 7 minutos para embarcar e desembarcar uma pessoa, mas querem acelerar em 2 segundos. Minha palavra aqui é de desabafo por essa mãe que morreu e por essa criança que está órfã. Vocês não carregam pacotes, vocês carregam vida. Um pouco mais de respeito, é só o que peço. O Levi disse: “eu estou ouvindo o seu desabafo”, mas não fez nada. Cadê ele aqui para ouvir isso? Obrigada.

**Maurício** – queria saber como vão medir zero? Que eu saiba velocidade se mede com diferencial e diferencial não mede zero. Mede 500 m/hora, mas precisa ter velocidade para conseguir medir qualquer coisa. O aparelho que mede 5 Km/hora não mede zero. É necessário outro aparelho para medir a roda parada.

**Oswaldo** – gostaria de falar que estive com a Sandra nas reuniões da ABNT e temos uma certa experiência, pois participamos de várias, inclusive a de ônibus rodoviário que nós provocamos. O desfecho da reunião foi contrário à vontade da Pessoa com Deficiência. P.ex. a do ônibus rodoviário acessível – tinha uma plaquinha e a pessoa tinha que subir escada – , um engodo completo. Depois, com o Ministério Público, essa Norma foi revista. Há muito interesse envolvido nisso e nós da SMPED participamos, mas os empresários sempre vão e defendem a parte deles. Nós não ganhamos o que queríamos: criaram um dispositivo de poltrona móvel que é um absurdo no nosso entender: a pessoa não entra com

a própria cadeira dentro do ônibus. Votamos, mas perdemos. Não é bem uma votação, mas consenso que eles falam. Entramos com denúncia no MP e está rolando. Sempre votamos pela segurança. O ônibus urbano que a Sandra e nós estivemos presente, quando se tem um grande grupo dizendo que as regras de São Paulo devem ser as mesmas de uma pequena cidade do interior p.ex., acabamos sempre perdendo. Lembro muito bem da Sandra brigando por esse item. A ABNT é uma Norma que dá as diretrizes, mas não precisamos seguir exatamente o que está na Norma; podemos ir além e acho que poder concedente deveria, assim como escolhe a cor do ônibus para as regiões, escolher um ônibus que dê garantias de segurança (deu ex. do metrô). Em relação ao piso baixo também temos acompanhado bastante e a legislação pede que o equipamento seja “desenho universal”, que é para ser usado por todo mundo, sem necessidade de adaptação. A Lei diz também que demonstrada a impossibilidade, é aceita a adaptação razoável que, no nosso entender é a plataforma no carro alto. É uma adaptação razoável quando comprovadamente não for possível o uso do equipamento com “desenho universal”. Estamos trabalhando (SMPED/CPA) paralelamente junto à SPTrans de modo que, demonstrado que a parte geométrica da via não permite o piso baixo, que seja feito um laudo comprovando. Este laudo servirá de subsídio para que sejam corrigidas essas inadequações nas vias e paulatinamente os veículos sejam substituídos por piso baixo. Outro problema do piso baixo é que pequenos ônibus não tem fabricantes, porque não há demanda. Batalhamos, mas temos a SPTrans que está à frente e pode adotar medidas mais restritivas e benéficas às pessoas em geral.

**Simão** – tentando condensar esses fatos, como o Oswaldo comentou, nesse aspecto podemos ser mais restritivos, mas nem sempre. Volto a insistir que os acidentes constatados, inclusive o que foi mostrado, o veículo não estava na condição de 5 Km/hora. Estava em movimento, com velocidade superior a isso e o sistema estava burlado. E como o Rafael perguntou, há sim possibilidade de burla do equipamento; trata-se de um equipamento eletromecânico e, por mais tentativas que os nossos contratados já tenham feito junto aos fabricantes em adotar medidas para evitar qualquer sistema de burla, é possível burlar. Não sabemos como conseguem, mas eles chegam no detalhe de desligar o equipamento e até colocar dispositivos que interferem seu funcionamento. Neste último caso a empresa encontrou um parafuso que limitava a atuação mecânica do equipamento. Por ser um equipamento elétrico ele tem uma caixa de fusíveis que não podemos lacrar por medida de segurança. Se o operador descobrir qual é o fusível que alimenta esse sistema elétrico, ele vai lá e desliga, tira o fusível e no final do dia retorna o fusível no local. Os acidentes constatados não têm relação com a condição de desaceleração (velocidade abaixo de 5 km/hora) e nem tampouco a abertura da porta para essa condição. É um fato importante para deixar registrado aqui. Nós atuamos sim, somos corresponsáveis por toda operação do sistema porque fiscalizamos e controlamos e sabemos do nosso papel aqui. Não temos condições de estarmos presentes em todos os ônibus que rodam na cidade o tempo todo. Existe, sim, a responsabilidade de quem provocou tal fato e nesse caso foi comprovado. Em relação à acessibilidade (piso baixo), estamos realizando um trabalho conjunto inclusive para avaliar as linhas da cidade onde existem interferências para poder corrigir. Temos quase 7.000 ônibus de piso baixo na cidade que representa um pouco mais do que a metade da frota. Alguns, que estão na fase de renovação, serão substituídos de piso alto para baixo. A posição da indústria é de que não dispõe de todos os tipos e modelos, argumentando que a única cidade brasileira que exige piso baixo é São Paulo, mas precisariam de demanda para disponibilizar. Isso não significa que cruzamos os braços;

temos insistido com eles e inclusive propus que façamos reuniões conjuntas com as montadoras para unirmos esforços. Sabemos que a tecnologia é possível de ser obtida, mas se a indústria não disponibilizar não temos como obrigar. Por outro lado, se exigirmos que o operador coloque um veículo que não está disponível no mercado, não chegará a nenhum lugar. O trabalho está sendo desenvolvido há algum tempo, mas temos barreiras e a nossa proposta é que realizemos esse trabalho conjuntamente.

**Maria Teresa** – vamos passar ao último ponto da pauta: *Regras de remuneração da frota operacional da SPTrans durante a pandemia.*

**Andrea Compri** – se apresentou e compartilhou sua apresentação. Lembrando que já fizemos uma apresentação em meados do ano passado para falar sobre a remuneração da frota parada e operante na fase da pandemia. **Obs.: a apresentação será disponibilizada.**

**Rafael Calabria** – sobre a frota parada, entendo e até concordamos com a modalidade de remuneração em função da crise que a pandemia trouxe. O que questiono é que se o número de usuários está aumentando – temos visto lotações nos ônibus – e estamos pagando para a frota parada, podemos pagar para a frota rodando. O gasto não seria muito maior e poderíamos evitar as lotações. São Paulo poderia dar um exemplo melhor para o Brasil de como gerir a frota na pandemia, mas temos tido muitas denúncias de lotações. Já pedi algumas vezes aqui a demonstração desses dados regionalizados para vermos como está a frota/demanda no sistema local, distribuidor, estrutural e articulações entre bairros. O dado poderia ser mais bem tratado. Sobre a pauta que a Sandra trouxe queria reforçar a sugestão de que a SPTrans retificasse seu voto na ABNT. Bastante grave a SPTrans concordar com essa medida que é claramente absurda e não justifica fazer o ônibus rodar com a porta aberta alguns segundos.

**Rafael Drummond** – senti falta na apresentação de um detalhe muito importante que o valor que estamos pagando para essa frota parada. Foi um desafio encontrar essa informação, embora não tenha os números atuais e sim até março, que foi de 677 milhões de reais somente em ônibus parados na garagem. Pela média, mais ou menos 43 milhões/mês e esse número deve estar beirando aos 900 milhões de reais em um ano e quatro meses. Solicitei a pauta e considero importante rediscutir isso porque a forma de remuneração que temos no sistema hoje e que ainda leva em maior conta o número de passageiros transportados precisa acabar. Agradeço a permanência do Francisco Christovam até o final para termos uma visão empresarial, mas é algo que estamos vendo em todas as cidades do país (crise no sistema). Em São Paulo se conseguiu dar um jeito emergencial que imaginava-se duraria pouco, mas que agora está durando mais de um ano. O ponto que temos ter pacífico é que o sistema de remuneração por passageiro deve acabar. O próprio contrato deve estabelecer um sistema por custo e devemos ter alguns itens para que seja cumprido que é a construção do monitoramento. Esta construção depende das empresas. Não dá mais para pagar ônibus parado. Esses ônibus tem que entrar em circulação e se o problema é fluxo de caixa nas empresas, já que não conseguem se manter com esse número de passageiros, precisamos mudar a remuneração. Estamos pagando níveis do sistema global de remuneração das empresas que é muito próximo do que era antes da pandemia. Estamos pagando para ter ônibus parados na garagem. Fico indignado com esta estória porque é algo que estamos batendo desde 2015. Isto ficou num sistema de transição que nos amarrou de forma absurda. Temos a solução no contrato, mas

não se coloca em prática. Estamos vendo no país inteiro a tarifa zero sendo adotada com subsídio completo da prefeitura porque já não dá mais para pagar por passageiro. Solicito a revisão desse dado (remuneração), atualizado até o mês de julho pelo menos e que este dado esteja claro na planilha de agosto. Nas planilhas que temos no portal da transparência não há a descrição desse item. Temos embutido no item que se chama *revisão da remuneração* e que de forma muito estranha flutua absurdamente entre meses. O dado que consegui, tive que pedir por Lei de Acesso à Informação - LAI para ter acesso; esse dado - 677 milhões - está obscuro nas planilhas que estão no site da transparência. Solicito que se torne mais transparente e que tenhamos esse dado atualizado.

**Cristina Soja** – (áudio muito ruim). Comentou sobre a importância do assunto que a Sandra trouxe, mas disse que ela não deveria acusar as pessoas sobre a morte que houve em função do acidente (porta que abriu). Que foi muito importante os técnicos da SPTrans poderem explicar o que houve. Que era importante que todos fossem ouvidos, mas que também se colocassem de forma adequada.

**Maria Teresa** – não dá para dizer que todos nós aqui não somos responsáveis e comprometidos com a segurança viária. Uma equipe como a do Wagner, que está aqui há tanto tempo. Concordo com você, obrigada por sua colocação, Cristina.

**Leandro** – complementando a fala do Rafael, o principal sistema que teve uma mudança grande durante a pandemia foi o do Noturno. Destaco que antes da pandemia já havia sofrido algumas alterações complicadas e que já havia pontuado. Porém, durante a pandemia, com a justificativa que estávamos em toque de recolher, a oferta de ônibus de madrugada ficou extremamente defasada a ponto de entre terminais terem passado a intervalos acima de ½ hora. O sistema noturno perdeu sua principal característica que é a regularidade e pontualidade. Lembrando que o sistema noturno sempre foi remunerado por partida e não por passageiros. No momento em que eles são retirados, fica claro que a prefeitura decidiu retirá-los. Agora que tudo esta sendo liberado esse sistema precisa retornar pelo menos no nível que estava antes da pandemia. Já peguei ônibus às 1:30 da manhã lotado e não faz sentido. Peço que a SPTrans retorne imediatamente a oferta de horários do noturno. Ele não precisa circular cheio e o importante é a pontualidade e regularidade. No projeto de Lei os ônibus devem circular com intervalos de 20 minutos entre terminais e até 40 minutos nos bairros. É importante que essa questão do noturno também seja explicitada na apresentação.

**Andrea** – sobre os dados regionalizados (Rafael Calabria), podemos deixar consignada uma apresentação pelo planejamento de sistema, mas deixo claro que esta área vem acompanhando e monitorando e nas áreas mais afastadas da cidade o percentual da frota em operação é maior, chegando a 93,41 %. De qualquer forma, é bacana fazer uma apresentação com os dados regionalizados. Em relação ao colocado pelo Rafael Drummond, somos a capital que mais divulga dados no portal da transparência. Recebemos sua solicitação, respondemos e posso dar uma olhada para ver se podemos abrir um pouco mais ainda esse pagamento da revisão. Eu sempre pago conforme Portaria 087, de acordo com a disponibilidade financeira; sempre no mês seguinte a alteração e pode entrar junto com alguma outra revisão. O número realmente fica ali dentro; podemos tentar melhorar isso. Com relação à remuneração ao serviço efetivamente prestado, vai ao encontro do que queremos, está no edital e no nosso contrato. Estamos trabalhando para monitorar todas as horas operadas, veículos e quilometragem para pagarmos pelo custo. Na remuneração atual já existe a ponderação do custo que é por passageiro, mas há o ajuste da demanda e frota.

Quando o sistema de monitoramento já estiver implantado vamos fazer a remuneração por parcelas, conforme já divulgamos. Os valores estão parecidos, pois na verdade a frota está toda aí e não é somente a frota que pagamos, mas salário e fica pesado. O que não está sendo pago é a parte variável do custo (diesel, rodagem, peças e acessórios). Com relação ao noturno, podemos deixar consignada uma conversa com a área de planejamento para saber essa necessidade.

**Maria Teresa** – obrigada, Andrea. Dado o adiantado da hora, vamos encerrando e nos vemos na próxima reunião ou câmaras temáticas. Iremos disponibilizar a Ata como sempre e estamos à disposição para qualquer dúvida que possa existir. Agradecemos a presença de todos.

### **CHAT – 56ª ORDINÁRIA DO CMTT**

#### **Pauta:**

2. Balanço das ações das câmaras temáticas do CMTT realizadas em 2021;
3. Organização das eleições do CMTT – segmento sociedade civil;
4. Programa de Redução de Acidentes em Transportes – PRAT da SPTrans e NBR 15570;
5. Regras de remuneração da frota operacional da SPTrans durante a pandemia.

[terça-feira 09:18] WILLIAM PEDALAGEM (Convidado)

Ainda estamos na Pandemia.

[terça-feira 09:19] Mauro Calliari (Convidado)

Bom dia, secretário. Essa nova divisão administrativa não pode dividir as responsabilidades na administração? O senhor pode esclarecer um pouco mais quais são as responsabilidades de cada área? Mauro Calliari, conselheiro na cadeira de mobilidade a pé

Link para consultar as Atas das reuniões ordinárias:

[https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/mobilidade/participacao\\_social/conselhos\\_e\\_orgaos\\_colegiados/conselho\\_1/index.php?p=215735](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/mobilidade/participacao_social/conselhos_e_orgaos_colegiados/conselho_1/index.php?p=215735)

[terça-feira 09:31] Maurício - sub -represent. zona sul (Convidado)

Existe alguma atividade para bicicleta de corrida, planejamento de velódromos, etc?

[terça-feira 09:58] eliojbc (Convidado)

Sugestão ao Sr. Secretário, para melhorar a mobilidade das pessoas, a CET deixar de medir Km de congestionamento de veículos e passar a medir a mobilidade por: Pessoas / Km / Hs.

[terça-feira 10:17] eliojbc (Convidado)

Participe + falhou na recente eleição no CADES, anulando-a!

[terça-feira 10:19] Maurício - sub -represent. zona sul (Convidado)

quais são os candidatos elegíveis?

[terça-feira 10:22] Marcos - SMDHC (Convidado)

Temos utilizado o Participe+ em diversos processos eleitorais de SMDHC, e tem funcionado bem. Além disso, a equipe de Governo Aberto, que cuida da plataforma, é sempre muito disponível e atenciosa.

(1 curtiu)

[terça-feira 10:23] eliojbc (Convidado)

Não foi o que aconteceu no CADES

[terça-feira 10:29] Rafael Drummond (Convidado)

Há precedente para a votação de extensão do prazo de mandatos no próprio conselho como aconteceu no Conselho Municipal de Imigrantes (CMI) que criou uma resolução interna para resolver o problema

[terça-feira 10:31] Carolina G (Convidado)

e para articular bons candidatos

[terça-feira 10:32] Carolina G (Convidado)

Vale reforçar que há candidatos aqui já em seu segundo mandato, então teremos que buscar outros que sejam participativos/presentes.

[terça-feira 10:53] Carolina G (Convidado)

Concordo com os pontos mencionados a cima.

[terça-feira 10:54] Rafael Cakabria Idec (Convidado)

O problema no nosso caso é que o prazo apertado da nossa eleição imposta pelo decreto impossibilitam qualquer adiamento para correção de erros.

[terça-feira 10:56] Maurício - sub -represent. zona sul (Convidado)

como encerra com uma proposta de votação para prorrogar?

[terça-feira 10:57] Carolina G (Convidado)

Teresa, vocês se comprometem a analisar essa proposta e nos retornar?

[terça-feira 11:00] Carolina G (Convidado)

Eu voto pela prorrogação!

[terça-feira 11:14] Luciana Trindade - Titular centro (Convidado)

bgda Rosa

[terça-feira 11:14] Luciana Trindade - Titular centro (Convidado)

Eu sou Luciana Trindade pela cadeira do centro - sou pelo adiamento

[terça-feira 11:18] Francisco Christovam

Maria Tereza: Peço corrigir o nome da suplente da segunda vaga do SPUrbanuss. O nome correto é Regiane Magalhães da Silva

[terça-feira 11:21] Adriana Guimarães (Convidado)

vamos com maioria pelo adiamento

[terça-feira 11:22] Isabel (Convidado)

sim, pelo adiamento

coordenação de promoção de igualdade racial

[terça-feira 11:24] Cristina Soja- CET (Convidado)

Parabéns Maria Teresa. Ótima organização.

[terça-feira 11:26] Cristina Soja- CET (Convidado)

Você é ótima condutora, ouve todos e organiza, já coloca em votação. Muito bom. Rosa também muito boa.

[terça-feira 11:26] Lucian CTB (Convidado)

Que horror

[terça-feira 11:30] Maurício - sub -represent. zona sul (Convidado)

o que significa íparado?

[terça-feira 11:39] Leandro Frenham Chemalle

eu tinha pedido no outro ponto

[terça-feira 11:58] ""Sandra Ramalhos (Convidado)\\\\"

- 10/05/2021 - 08H26

Esta é a data do acidente.....fonte da reportagem.

Sempre tentando desmerecer os fatos que trazemos!!!

Esses são articulados. Não devem entrar nessa conta.

Os que atendem a periferia são de piso alto pois os articulados não entram lá

[terça-feira 12:09] ""Sandra Ramalhos (Convidado)\\\\"

<https://recordtv.r7.com/balanco-geral-manha/videos/mulher-morre-ao-cair-de-onibus-com-a-porta-aberta-em-sp-10052021>

Esse é o link da reportagem

[terça-feira 12:10] Marcos - SMDHC (Convidado)

Maria Teresa, uma dúvida: vocês podem, por gentileza, disponibilizar as apresentações por e-mail? Muito obrigado!

[terça-feira 12:18] Cristina Soja- CET (Convidado)

Ótima apresentação SPTRANS.

[terça-feira 12:26] Juliana Saad de Marchi

Rafael Drummond (Convidado) Tudo bem? Você poderia especificar qual dado você gostaria que estivesse mais claro na planilha disponibilizada no Portal da Transparência?

[terça-feira 12:26] Maurício - sub -represent. zona sul (Convidado)

Nessa ideia do monitoramento, talvez seja viável monitorar os ônibus que fazem trajetos iguais por algum trecho que sejam devidamente espaçados, especialmente nos finais de semana. Desde que viável.

[terça-feira 12:30] Rafael Drummond (Convidado)

Juliana Saad de Marchi eu solicito que esteja descrito o valor da remuneração da Frota Parada

[terça-feira 12:30] Cristina Soja- CET (Convidado)

A reunião está muito boa e os assuntos são muito importantes. Mas vou ter que sair. Tudo bem?

[terça-feira 12:30] Juliana Saad de Marchi

ok. Obrigada