

58ª Reunião Ordinária do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte – CMTT

Data: **17.12.2021** (sexta-feira)

Horário: **9h às 12h** (online)

Participantes:

Conselheiros | Órgãos Municipais

1. Alexandre Francisco Trunkl – SMT (representou o Secretário Ricardo Teixeira)
2. Andre Luis Gonçalves Pina - SMDU
3. Andrea Compri - SPTrans
4. Bruno Massayuki Nakano – SF
5. Carlos Eduardo G. de Vasconcellos – SVMA
6. Christina Maria M. Borges – SPTrans
7. Claudia Bice Romano – SF
8. Cristina Maria Soja – CET
9. Dawton Gaia – Secretário Executivo do CMTT
10. Fábio de Castro Pacini – CET
11. Gerson Carlos Dessia – SPTrans
12. Luciana Delbem - CET
13. Manoel Messias Crispim Santos – SPTrans
14. Oswaldo Rafael Fantini - SMPED
15. Rosilda M.V Domingues – SPTrans
16. Thiago Luiz Rosasco Ermel - SGM

Conselheiros | Temáticos, Regionais e Operadores do Transporte

1. Adauto Bentivegna Filho – SETCESP
2. Ana Carolina Nunes – Mobilidade a Pé
3. Carolina Guimarães M. Silva – Meio Ambiente e Saúde
4. Fernando Miguel Zingler – SETCESP
5. Francisco Armando N. Christovam – SPUrbanuss
6. Ligia Miranda de Oliveira – ONG
7. Mauro Sérgio P. Calliari – Mobilidade a Pé
8. Paulo Reis – Regional Oeste
9. Rafael Calabria - ONG
10. Sandra Ramalhoso – Pessoas com Deficiência

Câmaras Temáticas:

1. Élio Camargo – integrante da CT Mobilidade a Pé
2. José Montal – integrante CT Motocicleta
3. Lucian de Paula – integrante CT Bicicleta
4. Osvaldo Luiz Reis – integrante CT Transporte Escolar
5. Thomas Yang – palestrante convidado - integrante CT Bicicleta

Observadores:

1. Adauto Junior – Chefe de Gabinete da vereadora Sandra Tadeu
2. Aline Pelegrini Matheus
3. Ana Paula Quarantani – Imprensa-SMT
4. Camila Santiago
5. David Michelsohn
6. Diego Leite - SETRAM
7. Evely Trevisan – SMT-AT
8. Giovanna Araújo
9. Giuliano Nunes Viduedo Raimundo
10. Isabel
11. João Cucci –SMT-AT
12. José Eduardo Canhadas –CET
13. Juliana Saad de Marchi
14. Luis Gregório -CET
15. Marcos Teixeira
16. Michele Perea
17. Olívia Aroucha –SPTrans
18. Paulo Eduardo – SMT-AT
19. Pauto Matias – Imprensa-SETRAM
20. Pedro Ivo –SMT-AT
21. Rafael Camargo – palestrante convidado - SPTrans
22. Renata Falzoni
23. Renato Cintra
24. Rogério Santos
25. Rogério Viduedo
26. Rosa Oliveira
27. Thais C
28. Valdemar
29. Wagner Palma - SPTrans

Total Geral = 60

Rosa – iniciou a reunião e passou a palavra para o Secretário Executivo do CMTT Dawton Gaia.

Dawton – cumprimentou todos e se apresentou: “Sou especialista em mobilidade e segurança de trânsito, tenho 43 anos de CET, atualmente sou Gerente de Planejamento e Mobilidade, responsável pela estruturação e ampliação do sistema viário e pelos planos cicloviários de integração modal e Coordenador Geral do Plano Cicloviário da Cidade de São Paulo. Nossa grande responsabilidade é fazer os encaminhamentos dos assuntos tratados nas nossas reuniões. Estou muito satisfeito de fazer parte desse grupo seletivo, sem dúvida iniciaremos o ano com muita vontade de resolver muitos dos problemas que surgem aqui”.

Rosa – explicou que a pauta foi invertida pois o Sr. Rafael Camargo tem outra reunião e passou a palavra para ele iniciar sua apresentação.

Rafael Camargo – iniciou sua apresentação sobre “Análise das demandas regionais por meio da bilhetagem eletrônica”. **Obs.: a apresentação será disponibilizada.**

Rosa – obrigada, Rafael. Alguém tem alguma pergunta para fazer antes que o Rafael deixe a reunião?

Christina Borges – como o Rafael precisa sair, eu posso anotar e encaminhar as perguntas para ele.

Rafael Calabria – cumprimentou todos e disse que foi ele um dos que solicitou esse estudo. Sei que não é tão preto no branco assim, percebi um leve favorecimento na Zona Sul, a demanda está muito alta e a oferta uma das que está mais baixa. Gostaria de mais detalhes, como isso interfere no planejamento e nas ordens de serviços para ter certeza de que não é uma equipe que está planejando pensando no futuro. Vocês estão reavaliando frequentemente? No auge da pandemia já estava sendo feito? Como as empresas estão reagindo? Como está sendo esse diálogo na SPTrans?

Rafael Camargo – boa pergunta. Na SPTrans temos duas áreas de planejamento, uma de Planejamento Estrutural que pensa a longo prazo na cidade como um todo, avalia origens/destinos, novas conexões, novas infraestruturas e subsidia os planos de transporte na cidade e temos o Planejamento Operacional que não está vinculado a mesma Superintendência, mas sim a mesma Diretoria, trabalhamos muito ligados. Passamos para eles informações dos carregamentos por linha e por faixa horária. Passamos, também, para as operadoras através de alguns relatórios, toda programação que eles fazem é baseada nas informações que passamos. Além das informações de carregamento e monitoramento de passageiros, o próprio sistema fornece diversas informações como o tempo de percurso. Nesses dois anos de pandemia variou bastante, no começo tínhamos uma cidade bem vazia, na região oeste os ônibus que vinham da Raposo conseguiam uma frequência e uma oferta que nunca tinham conseguido por conta do fluxo muito livre, com a frota mesmo reduzida conseguimos dar uma oferta não tão baixa. Diariamente, fornecemos informações tanto para o nosso planejamento como para as operadoras, o Wagner Palma está sempre

aqui. Com as operadoras estamos sempre conversando e verificando o que eles precisam, também, pedimos informações e pesquisas para eles para ajudar em validações de informações. São essas informações que subsidiam as reavaliações e vão para as ordens de serviços.

Mauro Calliari – cumprimentou todos. “Em relação ao impacto desses números na qualidade da experiência do passageiro, vimos na nova concessão uma série de indicadores de qualidade. Na sua apresentação eu tive a impressão que em algumas regiões, acho que duas ou três, o número da demanda é maior do que a oferta, inclusive, antes da pandemia. Gostaria de ouvir sua opinião, como isso impacta esses indicadores, o que vocês estão fazendo para acompanhar do ponto de vista dos passageiros e engatando nisso em termos de qualidade? Gostaria de perguntar sobre o impacto da pandemia nas mortes de cobradores e motoristas, já li que essa foi uma das categorias mais afetada”.

Rafael Camargo – temos algumas áreas em que a movimentação é maior que a oferta, lembrando que a movimentação é tanto no embarque como desembarque. A oferta que calculamos é estática, o ônibus sai com 75 lugares do ponto inicial e chega com esses mesmos 75 lugares no ponto final, só que dentro do itinerário temos um sobe e desce, quando chegamos no metrô temos uma renovação muito grande. Em algumas linhas que se conectam com o metrô, de 75 passageiros descem entre 60 e 50 e sobem outros 40, a mesma oferta de 75 lugares já transportou pelo menos 115 passageiros, por isso parece que a movimentação é maior que a oferta, por conta dessa oferta que internamente chamamos de fator de renovação de passageiros, que é a avaliação de quanto subiu, desceu, o carregamento máximo em relação a demanda total de passageiros. No aspecto das mortes de cobradores e motoristas, eu não tenho essa informação, infelizmente não posso ajudar, foi um setor que realmente ficou exposto todos os dias da pandemia, não sei se a SPUrbanuss tem essa informação.

Mauro Calliari – qual é hoje, a média por região do número de passageiros por m², esse é um dado que vocês monitoram?

Rafael Camargo – sim monitoramos. Hoje a média da cidade é cerca de 2 passageiros em pé por m², antes da pandemia a média era de 4 a 5 passageiros por m².

Francisco Christovam – não temos a informação, acompanhamos junto com o Sindicato dos Motoristas e não estava um número que destoasse da média como acontecia em outros setores como saúde e educação, ou seja, quem tinha mais contato com a população estava mais exposto, provavelmente tiveram mais casos, mas não posso indicar um número, podemos verificar e informar para o Mauro, mas a fonte principal é o Sindicato dos Motoristas.

Rafael Calabria - no último gráfico que o Rafael Camargo apresentou tem vários gráficos menores, gostaria de entender.

Rafael Camargo – em um gráfico temos dois eixos, é relacionado à movimentação por isso temos 90% em um abaixo dos outros que é 80. A movimentação está no eixo principal do

gráfico e o valor de retomada é só para constar por conta do valor absoluto de movimentação na cidade. A leste e a sul estão acima porque tem um valor maior de passageiros/movimentação.

Francisco Christovam – gostaria de completar uma informação para o Mauro. As medidas adotadas particularmente pela Vigilância Sanitária de não permitir que os passageiros utilizassem o ônibus sem máscara ajudou muito. Algumas pesquisas, eu sei, que foram feitas em Porto Alegre e se não me engano em Belo Horizonte demonstraram que o setor de transporte não era, se posso usar a expressão, vetor de propagação de Covid porque a população realmente acolheu as recomendações. Me parece que não foi assim nada muito fora da média geral de outros setores, mas infelizmente não tenho um número.

Rosa – antes de dar continuidade na pauta vou passar a palavra para o Sr. Alexandre Trunkl - Secretário Adjunto da SMT, nessa reunião representando o Secretário de Mobilidade e Trânsito e Presidente do Conselho Sr. Ricardo Teixeira.

Alexandre Trunkl - cumprimentou todos e desejou uma boa reunião.

Rosa – Deu início à segunda pauta, passando a palavra para o Thomas iniciar sua apresentação.

Thomas – cumprimentou todos e iniciou sua apresentação sobre PL 259/2021, que proíbe a implantação de estações de *bike sharing* em frente a edifícios | Ciclocidade. **Obs.: a apresentação será disponibilizada.**

Michele – cumprimentos todos e informou que como o objeto da pauta era o PL 259/2021 da Vereadora Sandra Tadeu, convidou o Sr. Adauto Jr – Chefe de Gabinete da Vereadora, para complemento ou esclarecimento.

Adauto Jr – cumprimentou todos. O Thomas já colocou sobre a situação do PL, a ideia da Vereadora era ter realmente esse debate sobre o tema das bicicletas. Apesar de não estar explícito no texto inicial do PL, a Vereadora quer expandir essa parte das bicicletas compartilhadas para a periferia de São Paulo, para Zona Leste. Quando ela colocou o PL, nós reconhecemos que a escrita estava um pouco fora, então nos reunimos com os cicloativistas, Thomas, Daniel Guth do Aliança Bike, o próprio Sergio Pedala do Pedala Itaquera, conversamos e ficou acordado que iríamos trabalhar em conjunto em um PL que pudesse atender o pessoal que utiliza as bicicletas compartilhadas. A Vereadora não quer restringir os totens onde ficam as bicicletas compartilhadas na frente de comércio ou residências, o que ela sugeriu e deu exemplo, eu até passei isso para o Thomas na nossa primeira conversa, que se fosse pensado uma forma de instalar de uma maneira que não prejudicasse a visibilidade ou entrada e saída de pedestres. Ela deu exemplo do totem próximo da casa dela, que antes ficava em frente a portaria do prédio, atrapalhava o desembarque das pessoas, até mesmo do caminhão de lixo, foi feita uma alteração e colocado próximo de uma saída do prédio, ajudou muito na questão da segurança, hoje sem o totem não tem como pessoas ficarem escondidas atrás dos veículos para adentrarem ao condomínio e sendo uma rua de mão dupla ao saírem da garagem as pessoas tem

visibilidade para os dois lados. Ontem nos reunimos no gabinete novamente, com o Daniel Guth, Vereadora Renata Falzoni, Thomas do Bike Zona Sul e o novo PL foi apresentado, ficou dentro dos conformes, inclusive, ele ajuda a ter mais velocidade na implantação desses novos totens que a empresa pretende expandir na cidade. Em fevereiro será apresentado um substitutivo do PL para não ter que passar novamente pela CCJ e votação.

Michele – agradeceu a presença do Sr. Adauto Jr.

Rosa – abriu para perguntas.

José Montal – cumprimentou todos. O pessoal da saúde se preocupa muito com a questão epidemiológica. Durante a pandemia, os acidentes com os ciclistas assumiram uma proporção diferente do que vinha ocorrendo, parece que a própria epidemia e a necessidade de isolamento social tornaram a bicicleta e a moto modais que atendem a questão da sanitária. Por outro lado, com a diminuição da quantidade de automóveis parece que a velocidade média dos carros aumentou, o que implica em risco proporcional direto para os usuários desses modais. Pergunto ao Thomas, como se coloca perante esses grupos a regulamentação do uso obrigatório do capacete e outros EPIs para o usuário de bicicleta? Talvez a Renata Falzoni possa nos ajudar, existe uma dúvida por causa da questão na Holanda onde a bicicleta corresponde a 32% dos deslocamentos e não é exigido capacete.

Thomas – o capacete no Brasil não é obrigatório por lei federal, o municipal não pode legislar sobre isso. Eu escrevi um artigo na USP, analisamos alguns dados que demonstraram que o capacete no caso de atropelamentos e colisões, carros genericamente contra o ciclista, não é uma coisa que de fato protege, ele foi pensado em quedas em baixa velocidade, não em atropelamentos por um veículo a 40km/h. Não temos como forçar as pessoas a usarem, eu uso sempre que saio, menos na ciclofaixa de domingo pois o limite de velocidade é menor. Outro ponto, o que de fato causa atropelamentos de ciclistas e fatalidades é na verdade a velocidade, estatisticamente pelo INFOSIGA, a maioria dos atropelamentos de ciclistas é em cruzamento lateralmente ou pelas costas, o carro que vem por trás, não vai ser o capacete em nenhum dos dois casos que vai ajudar. Eu acho que dá uma sensação de segurança para muitos ciclistas, mas não é o principal problema para melhorar a segurança, o que faz a diferença é ter ciclovia/ciclofaixa, que é um espaço separado.

Renata Falzoni – além do que o Thomas falou, o capacete é importante para prevenir lesões de erros do ciclista e incidentes causados pela infraestrutura (buraco, guia, óleo na pista). Na Holanda não se fala em capacete porque não existe infraestrutura mal feita. Na Austrália o capacete foi colocado como imperativo e houve uma redução de mais de 10% do uso da bicicleta no viário. No Brasil a massa das pessoas que pedala são trabalhadores que não tem o hábito de usar o capacete, se entrar como regra vamos afugentar de vez pessoas que estão gradativamente mudando para outros modais, principalmente a moto, se sujeitando a muitos incidentes/mortes e acabando com um hábito que estamos a mais de quatro décadas tentando resgatar, que é a bicicleta ser uma forma de transporte do trabalhador. O capacete não salva a vida dos atropelados, é excelente para evitar

problemas de infraestruturas mal feitas. O que salva vidas é um acalmamento de tráfego, isso é o que resolve a segurança dos pedestres, ciclistas, motociclistas e motoristas.

José Montal – realmente na Holanda o argumento maior que eles usam é quanto mais seguro eu me sentir mais risco vou correr, além da exigência de limitar o acesso ao modal. Outra teoria deles, o espaço compartilhado, você negociando a passagem a cada momento termina sendo um fator de redução de risco muito mais acentuado do que estabelecer muitas regras, então o único controle seria relacionado a velocidade.

Rogério Viduedo – a questão do capacete sempre tem essas histórias. O capacete é inútil, sugiro ver a legislação do Japão, lá não precisa usar o capacete e a bicicleta pode andar em cima da calçada. Em Nova York as pessoas andam com as bicicletas dentro do trem, claro se eles forem às 07h as pessoas vão ficar bravas, é uma questão de livre arbítrio. Outra coisa, eu coloquei no chat o link de uma matéria que fizemos sobre a ciclofaixa da Av. Rebouças, tem um gráfico que mostra que aumentou os acidentes com ciclistas depois da implantação da ciclofaixa, tem vários motivos, aumentou o número de ciclistas vai ter mais acidentes, mas é por causa da invasão da ciclofaixa pelos carros e motos, falta conscientização, entrar mais na educação.

Mauro Calliari – gostaria de voltar no tema da bicicleta compartilhada. O que está sendo feito para expandir o sistema de compartilhamento para fora dos bairros aqui da Zona Oeste, talvez Centro-Sul?

Dawton – estamos fazendo muita coisa, a TEMBICI está querendo dobrar o compartilhamento de bicicletas, acho que vale a pena colocar esse assunto como pauta de uma reunião, podemos falar do Plano Cicloviário e Sistema de Compartilhamento. O nosso tempo aqui é curto, vou demorar para esclarecer sobre isso, não quero deixar dúvidas, me coloco à disposição. A nossa preocupação maior é sempre pautada na segurança e claro vamos discutir para que todos possam opinar, compartilhar nossos pensamentos. Eu tenho dito em nossas reuniões, nada melhor que construir juntos, certamente será melhor o resultado da nossa construção.

Mauro Calliari – sigo a sugestão do Dawton de ser uma pauta, mas não é só o Plano Cicloviário, é como expandir o acesso cicloviário das regiões mais carentes de São Paulo, de ponta a ponta, principalmente falando de bicicletários, o município tem que pautar isso, não pode deixar na mão do estado e não os responsabilizar pela falta de bicicletários. Precisamos juntar esses dois temas, acho que seria uma ótima pauta para uma reunião no próximo ano.

Dawton – estamos trabalhando nisso.

Michele – complementando, um projeto piloto que foi instalado no Terminal Tiradentes e tem dado certo é o compartilhamento de 12 horas, por terem menos estações e compartilhamentos, o usuário pode levar a bicicleta para casa e retornar no dia seguinte.

Dawton – essa é uma das propostas que está sendo muito bem aceita, mas junto tem que ter a expansão da rede cicloviária, essa é uma grande questão que estamos colocando em pauta e estudando, tem uma determinação do Prefeito que se atenda mais a periferia.

Renata Falzoni – sou a favor de uma reunião específica sobre isso, é um sistema que envolve zeladoria, manutenção e muito dinheiro e como todo desenho das bicicletas compartilhadas ele foi feito não exatamente para estar integrado ao sistema de transporte público, mas para funcionar com seus próprios pés. Uma bicicleta compartilhada que não faz quatro ou cinco viagens por dia não se paga, por exemplo, o sistema da Cidade Tiradentes envolve um investimento, eu pergunto, a Prefeitura está interessada em complementar essa verba para expandir na periferia, que tem característica de viagens “sair de manhã para ir ao trabalho e voltar a tarde” e que não tem por falta de um bairro vivo de mobilidade ativa, por falta de pessoas, infraestrutura, investimentos e incentivo que as mulheres pedalem nos seus próprios bairros, tudo isso está atrelado a um mesmo assunto. As bicicletas compartilhadas no mundo inteiro funcionam bem onde você tem o trabalho, o comércio e onde é vivo a cidade. Infelizmente, nós produzimos uma cidade onde as periferias ficam reféns de serem bairros dormitórios, a população não tem trabalho e o comércio é muito deprimido em função de ser de manhã e tarde, as mulheres que poderiam estar crescendo esse bairro com muito trânsito e ocupação do espaço estão trabalhando fora ou reféns dos seus dormitórios.

Para crescer o compartilhamento de bicicletas na periferia, primeiro o sistema tem que ficar de pé, segundo se adequar a realidade desses bairros e terceiro ter investimentos para que aconteça e se produza uma nova cultura. Temos que entender qual a dinâmica dessa periferia, como a bicicleta compartilhada funcionaria e em todos os casos a falta de infraestrutura dificulta.

Dawton – a verdade é que promover a bicicleta, a caminhabilidade e transporte coletivo, de certa forma, desincentiva o uso do automóvel, não é uma tarefa fácil em uma cidade como São Paulo. Está muito claro que temos que planejar e desenhar uma cidade que promova e facilite a integração modal e priorize a segurança para todos os cidadãos. A cidade já está construída e temos que fazer uma grande adaptação, quando o espaço não puder ser mais exclusivo por questões de limitações do viário vamos ter que compartilhar. Não podemos deixar de atender essas demandas e regiões mais distantes, são bairros que tem vias com 5 ou 6 m² de largura, com uma demanda reprimida. O desafio deste modal é grande, São Paulo é muito grande, exige muito investimento, estamos trabalhando, vamos chagar lá, cada vez mais estamos priorizando o pedestre e a bicicleta, a mobilidade ativa tem que fazer parte da nossa vida.

Michele – todos receberam a ata da 57ª Reunião Ordinária e o Calendário para as reuniões de 2022 juntamente ao convite, podemos considerar aprovados?

Chris Borges – considerando o silêncio, Ata e Calendário aprovados.

Dawton – informou que as reuniões do Conselho retornam em fevereiro/2022.

Michele – convidou a Rosilda para fazer uma nota sobre as “Faixas Exclusivas de Ônibus”, conforme solicitado pelo Arlindo.

Rosilda – iniciou sua apresentação. **Obs.: a apresentação será disponibilizada.**

Michele – alguém tem alguma pergunta sobre a nota apresentada?

Élio – parabéns Rosilda pelo trabalho que estão fazendo, eu gostaria de reforçar a necessidade de eliminar pontos de conflitos, os ônibus vêm na direita e depois os carros querem fazer conversão, pensar em colocar nas avenidas todas as faixas na esquerda e ceder a direita para as bicicletas com o cicloviário junto das calçadas, eliminando o conflito e melhorando a segurança. Com a faixa na esquerda não pensar em corredores, com isso podemos levar os pontos de ônibus para as esquinas como temos conversado há muito tempo.

Rosilda – em alguns pontos da cidade já temos a faixa à esquerda, lembrando que só podemos ter faixa à esquerda onde temos veículos com porta à esquerda e hoje temos alguns contratos de linhas de locais de distribuição que não tem. O viário precisa ter capacidade para receber o ônibus à esquerda e teríamos que mudar todos os pontos que hoje estão à direita para à esquerda, é um trabalho a ser feito, claro que tem via que é possível receber, se não me engano, a Tabapuã é uma faixa que está exclusiva à esquerda, vale um estudo das vias para verificar onde comporta. Os corredores já estão no canteiro central, com atendimento à direita ou à esquerda, o Paes de Barros, por exemplo, é um canteiro central com atendimento à direita, ele pode receber até as linhas que hoje fazem parte desse lote de linhas locais de distribuição. Estamos avaliando todos os corredores previstos, até para estudar quem pode atender com portas direita/esquerda.

Oswaldo – cumprimentou todos. Faço parte da Câmara Temática de Transporte Escolar e sempre estamos solicitando a utilização da faixa de ônibus, hoje em São Paulo somos 15.000 escolares, temos crianças que ficam desnecessariamente dentro da van 1h15 para um percurso que não chega a quatro quilômetros. São 12 anos solicitando, peço que pensem com carinho, não queremos utilizar para embarque e desembarque e sim para que as crianças cheguem no horário da escola e fiquem menos tempo dentro das vans e ônibus. Lembrando que, tiramos diariamente quase que 600 mil carros particulares e o transporte escolar é coletivo, temos o TEG com 3.000 vans e o autônomo com 12.000. Já fizemos estudos e conseguimos mostrar na Câmara Temática de Transporte Escolar que o impacto de horário dos ônibus é praticamente zero.

Rosilda – eu não concordo muito com o escolar na faixa de ônibus, eu sei que vocês têm 15.000 veículos na cidade toda, mas o ônibus tem um itinerário que precisa ser cumprido rigidamente, o escolar não tem um itinerário, é porta a porta, as entradas e saídas das faixas são complicadas, pode atrapalhar o ônibus, acho que precisa ser muito bem estudado caso a caso. Eu participei de uma Câmara Temática há bastante tempo sobre isso, foi solicitado de vocês quanto cada um desses 15.000 veículos utilizava de cada trecho da via, nossos ônibus são monitorados, não sei se teríamos isso do transporte escolar.

Dawton – complementando, acho que é um assunto importantíssimo, vale a pena nos debruçarmos sobre isso. Tenho certeza que existe uma proposta intermediária que atenda as duas partes, é um assunto longo e temos que colocar em pauta para ser discutido.

Osvaldo – os táxis utilizam a faixa de ônibus, nada contra, mas o transporte escolar é coletivo, tem itinerário, tem horário de entrada da criança na escola. A criança que hoje sai de casa 05h30 da manhã, utilizando a faixa de ônibus poderá sair às 07h, imagina ficar 1h30 dentro de uma van, quando ela chega para estudar está cansada. É um assunto complexo, agradeço ao Dawton pelo empenho, vamos estudar, em primeiro lugar está a criança. Fizemos um projeto piloto na Zona Norte e apresentamos, podemos colocar para funcionar uns 30 dias para servir de exemplo para o órgão público e transporte escolar.

Thomas – o que o Osvaldo trouxe é bem interessante, precisa ser estudado, ver quais as rotas onde eles perdem mais tempo, a comparação com o táxi é muito válida, ele entra e sai da faixa de ônibus e do corredor indiscriminadamente. Hoje com o entra e sai temos vários veículos oficiais, viaturas CET, SPTrans, policial, ambulância particular e pública, corpo de bombeiros, táxi com e sem passageiros, vale a pena ser estudado.

Michele – convidou Ana Paula Quarantani chefe da Imprensa da SMT para falar sobre as “Novidades nas Redes Sociais da CET”.

Ana Paula – cumprimentou todos e agradeceu o convite. As redes sociais da CET muitos já conhecem e entram. Convido todos para participarem no Facebook, Instagram (CETSão Paulo) e Twitter (CETSP), é importante que vejam o que estamos fazendo, temos vídeos mostrando um pouco do trabalho da CET, como funciona as câmeras, explicando as placas de sinalização, enfim, estamos trazendo várias novidades. Essa semana mostramos como funciona uma central de monitoramento, ontem anunciamos que cumprimos a meta 2021 de novas faixas de pedestres. A CET é dividida em oito Gerências de Engenharia de Tráfego, colocamos um estagiário de comunicação em cada uma delas, ainda falta GET.3 que começa na próxima segunda-feira, ele pega as notícias localmente e posta no Instagram da própria Gerência, é só procurar pelo número da GET 1, 2, 4, 5, 7 e 8. É importante que vocês vejam os vídeos e posts e também que participem com sugestões.

Rafael Calabria – não vou me prolongar, acho que cabe fazer uma reunião com a Ana Paula ou equipe e o pessoal da CTB e dos Pedestres, é um tema constante a gente passando raiva de comunicações, às vezes, da CET com um viés rodoviarista ou para educar o pedestre.

Ana Paula – podemos conversar, marcar uma reunião mais específica.

Michele – vamos passar para o último informe, estamos em processo eleitoral do CMTT e convidamos a Comissão Eleitoral para atualizar sobre o andamento, passo a palavra para Cristina Soja para falar em nome da Comissão.

Cristina Soja – cumprimentou todos e iniciou informando que o CMTT é composto de três segmentos – Governo, Operadores e Sociedade Civil. Nesse momento estamos organizando as eleições da Sociedade Civil, as inscrições foram encerradas em 13.12.2021, porém das 21 vagas tivemos apenas três inscrições.

A Comissão Eleitoral se reuniu duas vezes esta semana para rever o edital e concluiu pela retirada do CNPJ e cadastro CENTs que pode ser um dos impedimentos para que a sociedade civil se candidate. Agora estamos formalizando a retirada desses itens, solicitando que seja incluído no SEI e posteriormente para apreciação do Jurídico da SMT, sendo aprovado, o edital e cronograma atualizados serão republicados.

A divulgação do processo eleitoral foi realizada nas mídias sociais, meios de comunicação, diário oficial, terminais de ônibus, murais do Metrô e TV Minuto.

Precisamos do apoio de cada membro do CMTT na divulgação da eleição, estimular a sociedade civil a participar.

Ana Carolina – informou que não vai ser candidata porque já foi duas vezes Conselheira. Está muito claro que se não teve inscrições é porque basicamente foram colocados impeditivos que não tinham antes, esse é um Conselho no qual a sociedade civil está representando temas, cujo mandato pertence as pessoas, não pertence às organizações, por isso não faz sentido algum que tenha ligação com CNPJ, isso vai contra os princípios básicos de participação social, não estamos falando de organizações que prestam serviços, tanto o CNPJ quanto o CENTS nunca foram exigidos no CMTT. Foi uma grande surpresa essas exigências, a única coisa que fica parecendo é que querem colocar limitações que acaba indo contra o próprio histórico do CMTT. Eu lamento muito que vocês não escutaram nosso pleito desde o começo, falamos como pessoas que carregam a história institucional do CMTT, estamos acompanhando desde o início, sabemos que se colocar determinadas barreiras o Conselho não vai funcionar. Esperamos que a partir de agora, caindo essas barreiras possamos ter uma eleição competitiva.

Cristina Soja – a Comissão é formada pelo Rafael (Sociedade Civil), Luciana (Sociedade Civil), por mim (Governo), Christina (Governo), Oswaldo (Governo), Myrna (Governo) e Alexandre (Operadores). Estamos em uma etapa que precisamos do apoio da Sociedade Civil para de fato conseguir concretizar essa eleição.

Sandra Ramalho – eu me senti contemplada pela fala da Ana Carolina, mas preciso me expressar. Como eu poderia divulgar um edital que sabia que teria muitos impeditivos, aqui é um lugar de expressão, de defesa de pautas, as pessoas com deficiência precisam estar presentes, se não estivermos com uma cadeira de rodas ninguém vai lembrar que usamos transporte público e que compartilhamos as faixas das bicicletas, estar aqui é muito importante.

Rafael Calabria – gostaria de comentar que algumas coisas ultrapassam a Comissão Eleitoral que eu faço parte. O debate sobre o CNPJ, falamos sobre isso em uma reunião da Comissão no final de agosto e foi tratado como uma questão da sociedade civil, a resposta foi dada pelo Jurídico e eu estava de licença paternidade, não pude participar. O mesmo Jurídico barrou a participação de membros das Câmaras Temáticas na Comissão Eleitoral e prorrogou o mandato dos Membros por Decreto e não por uma reunião do CMTT como já foi feito diversas vezes. O que apontei na Comissão é que essas preocupações do Jurídico

com o Conselho atrasaram muito o processo ao longo desse ano, muitas vezes sem justificativa. No caso do CNPJ não tinha justificativa, apontamos isso, o CMTT funciona assim há sete anos, estou trazendo esse assunto porque supera a Comissão Eleitoral, é um entendimento que a Secretaria tem que ter, da importância, valorização e agilização do Conselho para evitar essas burocratizações que atrasou as reuniões, reduziu a Comissão e fez um processo de inscrição no mês de dezembro inutilizado. As entidades que tem CENTS deveriam ser proibidas de participar do Conselho por serem prestadoras de serviços para a Prefeitura, na verdade, estávamos tão preocupados com o CNPJ que não percebemos, em agosto, sobre o CENTS, descobrimos na véspera da abertura das inscrições.

Christina Borges – gostaria de colocar alguns marcadores porque parece que queremos complicar e burocratizar quando não é. Temos que trabalhar dentro dos parâmetros legais e institucionais, não sei se complicaram, mas é o correto, não podíamos fugir disso. Nós discutimos, conversamos, mandamos e-mail e fizemos reuniões em que só tínhamos a participação da SMT, CET e SPTRANS, pelos mais diversos motivos, foi lamentável, não conseguimos trabalhar juntos como gostaríamos. Por outro lado, se eu entendo que há uma burocratização quando se trabalha com uma entidade organizada e a candidatura é da entidade ela tem a responsabilidade pública de promover a reposição do Conselheiro que saiu. Precisamos pensar em como mobilizar mais candidatos, utilizar estratégias diferentes e divulgar. Temos que dar continuidade no processo para dar sobrevivência ao Conselho.

Paulo Eduardo – gostaria de fazer alguns esclarecimentos. Desde setembro, quando assumimos a Secretaria e Assessoria Técnica pegamos o processo em andamento e procuramos dar sequência em todos os ritos estabelecidos. Fizemos ajustes e mudanças estruturais dentro da Assessoria para que pudéssemos atender melhor toda essa questão, CMTT, Comissão Eleitoral e todas as Câmaras Temáticas, com a ideia de melhorar os diálogos, ouvir e trocar informações com a sociedade civil como parceira e ajudarmos no processo. Seguindo esse rito, foram feitas discussões e dado sequência, o trabalho foi enviado para a Comissão Eleitoral verificar e dar sugestões. Acatamos as sugestões, ajustamos e em nenhum momento nada foi imposto, todo o nosso encaminhamento é para dar continuidade, fazer uma reabertura das inscrições aproveitando esse processo, sem perder o que foi feito. O Decreto informa que temos que finalizar o processo eleitoral até 28/02/2022, com algumas adequações que a própria Comissão está propondo vamos conseguir cumprir os prazos do cronograma e finalizar o processo. Recebemos a informação da equipe do Participe+ que eles estão com problemas na plataforma, as chances de estar restabelecido para a nossa eleição é pequena, então já conversamos com a SMT Informática e estamos com outro plano sendo executado para migrar para uma plataforma própria, desenvolvida internamente para essa votação.

Élio – gostaria de lembrar que vai fazer um ano que o Secretário Levi prometeu criar a Câmara Temática de Transporte Público a partir das Subprefeituras, ou seja, representações locais de usuários conforme previsto no artigo 30 da Lei 13.241 de 2001, que também, colocou a SPTrans como responsável pela realização do transporte público em São Paulo. Essa lei está há vinte anos sem ser cumprida, como ele passou para Secretário Executivo acho que ainda existe a possibilidade de cumprir essa proposta.

Michele – a proposta não foi esquecida, como o Paulo falou em diversas reuniões houve uma grande reestruturação no CMTT, estamos primeiro deixando a casa em ordem para poder dar continuidade na montagem da Câmara Temática que foi prometida.

Paulo Eduardo – após a finalização da reestruturação do Conselho vamos fazer esses ajustes e colocar em prática o que temos planejado.

Michele – informou que a pauta estava encerrada e passou para a palavra aberta. Como ninguém se pronunciou passou a palavra para o Sr. Alexandre Trunkl para considerações finais.

Alexandre Trunkl – desejo um “Feliz Natal e um Próspero Ano Novo” e que as nossas discussões continuem no ano que se aproxima. Agradeço todos em nome do Secretário Ricardo Teixeira.

Dawton – o que tenho para desejar é que o CMTT seja um verdadeiro instrumento de união, construindo um caminho irreversível nessa trajetória de diálogo que se propôs aqui hoje, que traga um ânimo e consciência que juntos somos mais fortes. Fica o compromisso desse grupo de estarmos juntos nos desafios que estão chegando. Boas Festas, Feliz Natal e Próspero Ano Novo.

Rafael Calabria – pediu a palavra. Em respeito ao decreto do CMTT e uma decisão judicial, tem passado pelo Conselho as propostas de aumento de tarifa de ônibus. O Conselho não pode vetar, mas tem debatido nos dois últimos aumentos (2018 e 2019), como não foi colocado na pauta estou entendendo que não está previsto aumento da tarifa de ônibus no próximo ano, gostaria de um esclarecimento.

Andrea Compri – a questão da tarifa do ônibus está em estudo, o Prefeito assim como outros dirigentes estão em tratativas, assim que tivermos alguma informação vamos chamar o Conselho e divulgar o que for necessário.

Reunião encerrada.