

55ª Reunião Ordinária do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte – CMTT

Data: **30.04.2021** (sexta-feira)

Horário: **9:00** às **12:00** (online)

Participantes:

Conselheiros | Órgãos Municipais

1. André Luis G. Pina – SMUL
2. Carlos Alberto Codesseira - CET
3. Carlos Eduardo G. de Vasconcellos - SVMA
4. Christina Maria M. Borges – SPTrans
5. Cristina Soja - CET
6. Gerson Carlos Dessia – SPTrans
7. Irineu Gnecco Filho – SMG
8. Izabel Cristina de Oliveira - SME
9. Levi Oliveira – Secretário de Mobilidade e Transportes e Presidente do CMTT
10. Maria Teresa Diniz – Secretária Executiva CMTT - SMT
11. Oswaldo Rafael Fantini – SMPED

Palestrante convidado: Thiago Luiz R. Ermel – SGM

Conselheiros | Temáticos, Regionais e Operadores do Transporte

1. Adauto Bentivegna Filho – SETCESP
2. Ana Carolina F. Jarrouge - SETECESP
3. Ana Carolina Nunes – Mobilidade a Pé
4. Carlos Alberto Fernandes R. de Souza – SPUrbanuss
5. Ênio José da Silva – Regional Norte
6. Fernando Miguel Zingler – SETCESP
7. Francisco Armando N. Christovam – SPUrbanuss
8. Luciana Trindade – Regional Centro
9. Maria Ermelina Malatesta – Idosos
10. Mauro Sérgio P. Calliari – Mobilidade a Pé
11. Rafael Calabria – ONG
12. Rafael Drummond – Regional Centro
13. Sandra Ramalhoso – Pessoa com Deficiência

Participaram da reunião 24 conselheiros e 42 pessoas da sociedade civil organizada e prefeitura (secretarias e empresas).

Maria Teresa Diniz – cumprimentou todos, disse que a pauta não era extensa, mas que haveria alguns informes que poderiam gerar algumas discussões. Portanto, solicitou que todos fossem objetivos em suas colocações e informou que o tempo de fala seria controlado para que a reunião fosse produtiva. Anunciou que o primeiro ponto de pauta seria a

apresentação do Programa de Metas – PdM 2021-2024 da Prefeitura e que o mesmo seria apresentado por Thiago Ermel, da SGM. Que em seguida seria feito um balanço sobre os trabalhos que têm sido desenvolvidos nas câmaras temáticas e sobre a criação da câmara temática de transporte coletivo. Para finalizar seriam dados alguns informes.

Secretário Levi – cumprimentou e deu as boas-vindas a todos na 55ª Reunião Ordinária do CMTT. Agradeceu a participação do(a)s conselheiro(a)s, da diretoria da SPTrans, dos representantes das demais secretarias e das equipes da SMT, CET e SPTrans. Conforme comentado pela Maria Teresa, temos hoje uma participação muito especial do Thiago, que faz parte da Secretaria Executiva de Planejamento e Entrega de Obras Prioritárias e tem acompanhado as audiências públicas do Programa de Metas da Prefeitura.

Maria Teresa – convidou Thiago Ermel para fazer sua apresentação e o agradeceu por sua disponibilidade na realização do trabalho conjunto com a SMT, CET e SPTrans em relação às metas de Mobilidade.

Thiago Ermel – agradeceu ao secretário Levi pelo convite e cumprimentou todo(a)s, os presentes. Se apresentou, disse que era da SGM e que pertencia a equipe responsável por coordenar o processo de elaboração do programa de metas da prefeitura. Informou que a apresentação havia sido extraída do conteúdo das audiências, mas que iria se ater a alguns detalhes que não foram mencionados e que estavam relacionados ao processo de elaboração. Sobre o processo:

O Programa de Metas é previsto pela Lei Orgânica do Município, deve ser entregue nos primeiros noventa dias de governo e, após a entrega de uma primeira versão, é aberto um prazo para participação popular que dura trinta dias. Em seguida é elaborada uma versão final (versão participativa). O cronograma tem sido seguido à risca, o trabalho interno do governo foi realizado nos primeiros três meses (janeiro/fevereiro/março) e ao final de março foi publicada a primeira versão (deixarei um link para estudarem se quiserem¹). Esta versão foi publicada e na sequência foram convocadas as audiências públicas num total de trinta e seis, sendo uma geral, três temáticas e trinta e duas regionais. Além disso, há uma plataforma online² que está sendo utilizada para colher contribuições dos munícipes (sugestões, críticas, inclusões, entre outros) sobre os diversos temas do programa de metas. Após isto é feito o trabalho de revisão do governo para sistematização do programa, que resultará em um processo devolutivo³ à população, antes da publicação da versão final⁴ do programa. Farei alguns comentários que não têm sido discutidos nas audiências, pois fazem parte de um planejamento interno. Estamos planejando uma reunião (live) para realizar esta devolutiva, eventualmente com algum tipo de participação. Isto está previsto para o dia 10.05. A outra maneira de realizar esta devolutiva é pela plataforma do Participe+. No Programa de Metas de 2017, a devolutiva foi feita por agrupamento temático; tivemos mais de 20 mil contribuições e as respostas foram dadas no nível dos subtemas. Frustrou muita gente pois, para perguntas

1

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/governo/arquivos/programa_de_metas/programa_a-de-metas-2021-2024/programa_de_metas_2021-2024_versao-inicial.pdf

² <https://participemais.prefeitura.sp.gov.br/legislation/processes/116>

³ <https://devolutiva.pdm.prefeitura.sp.gov.br>

⁴ <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/governo/SEPEP/arquivos/pdm-versao-final-participativa.pdf>

específicas, espera-se respostas específicas, mas havia dificuldade na capacidade de respostas da prefeitura. Agora esperamos avançar um pouco mais – não estou colocando no nível de compromisso –, mas a ideia é tentarmos responder no nível individualizado das contribuições realizadas. Vai depender do volume final que teremos e tentaremos aprimorar a versão final do programa e, muito mais do que fazer somente a regionalização e o detalhamento orçamentário, tentaremos identificar onde está cada contribuição que foi feita (se entrou ou não e se foi ouvida e adaptada). Este trabalho vai envolver toda a prefeitura para que esta versão contemple de maneira mais clara e transparente todo o processo participativo que está acontecendo. Lembrando que o Programa de Metas decorre num primeiro momento do plano de governo do prefeito eleito; portanto, diretrizes, propostas e sugestões contrárias, evidentemente não poderão fazer parte do Programa de Metas, pois o governo é, pela Lei, a primeira fonte. Desde que não contrarie o que está previsto, o Programa de Metas pode ser construído com ampla liberdade, inclusive estrutural. Não contrariar não significa necessariamente que abrangerá tudo o que está previsto em todos os planos. Como é um compromisso político, precisa olhar, obrigatoriamente, para os limites que existem na prefeitura sejam orçamentários, de capacidade institucional, recursos humanos, etc. e o contexto de pandemia naturalmente impõe uma série de dificuldades. Olhando para a revisão programática do último programa, houve muitas metas, principalmente das áreas de saúde, assistência social, etc., que acabaram sendo prejudicadas porque estavam naquele momento com esforços mais relevantes. **Obs.: a apresentação será disponibilizada e integra esta Ata.**

Maria Teresa – seguindo nosso regimento interno, em cada rodada de discussão das apresentações temos duas perguntas por segmento. Vamos organizar a lista e controlar o tempo (2 minutos/pessoa) para permitir maior participação de todos.

Sandra Ramalho – (dirigindo-se ao secretário Levi) na última reunião, fiquei triste pelo fato de ter dito que “ouviu meu desabafo”; mas quando ouvimos um desabafo de um amigo, presumimos que ele não irá resolver nosso problema. Espero que tenha sido apenas uma força de expressão, pois não foi um desabafo, mas sim narrei como é nossa situação no transporte público. Questiono: por que as medições tanto de calçadas quanto de vias que serão recapeadas são feitas em metros quadrados? Sabemos que sendo em metros quadrados a extensão é muito pequena (a medida deveria ser em extensão). Qual será o tipo de recapeamento das faixas de pedestres? Na reunião passada comentamos que parecemos estar em cima de um cavalo desgovernado. É difícil caminhar nas faixas, pois são muito altas. O recapeamento nas vias deve considerar este tipo de acessibilidade. Sobre veículos com USB, ar-condicionado, etc., é um conforto para as pessoas, mas precisamos atentar também como as pessoas estão entrando nos ônibus. Estamos em plena pandemia, com ônibus extremamente lotados e sem condições de acessibilidade. Uma das metas que sugeri é a implantação de veículos com piso baixo em todos os lugares possíveis.

Secretário Levi – particularmente, não me recordo de ter falado em “desabafo”. Se ocorreu é no sentido de que estamos aqui para ouvir todos os participantes; há alguns momentos em que as pessoas expressam sua insatisfação, sua expectativa de melhorar a caminhabilidade no que se refere a acessibilidade, melhorar os deslocamentos com o menor tempo de viagem, etc. Sempre tomei o cuidado de ouvir todos os comentários e entendo que temos que cada vez mais compreender melhor todas as solicitações e durante esses quatro meses à frente da secretaria procurei ser gentil e cordial com todos. Se porventura em algum momento a

minha fala lhe deixou triste, peço desculpas. Que todos tenham a liberdade de se expressar da forma que desejarem todos os pleitos. Esclareço que a SMT, CET, SPTrans, DSV, DTP e suas equipes estão sempre à disposição e são muito cordiais e prestativos para que juntos construamos uma cidade melhor, mais acolhedora, justa e inclusiva. Estaremos avaliando tudo sempre em conjunto.

Rafael Calabria – gostaria de detalhar um pouco as propostas que as entidades estão fazendo e informo que temos enviado contribuições também no Participe+. Estamos pensando em enviar para vocês um documento para facilitar e verem o que as entidades debateram. Com algumas metas, estamos contribuindo para que sejam melhoradas e detalhadas, mas também estamos propondo metas novas. As metas de mobilidade tem uma discrepância grande em relação às metas de segurança no trânsito que estão super detalhadas (vários elementos). Em algumas metas tais como faixas exclusivas de corredores só vêm mencionados o nome ou valor. Desta forma, estamos incluindo etapas de participação social, alguns detalhes de como serão feitos, ajustes de pontos, alguns elementos que englobam a implantação da faixa exclusiva ou corredor de ônibus ou de outros equipamentos que têm uma meta só. Um exemplo específico é sobre o corredor da Aricanduva: o contrato que tem com Banco Mundial prevê o COP que é um elemento estrutural importante para a SPTrans; portanto, poderia constar da meta do BRT. Outro exemplo importante é a meta de calçadas, além de construir, poderia constar uma meta de notificação dos moradores que são responsáveis pela Lei, por calçadas (programa anexo a esta meta). Por fim, destaco uma pauta que é intersecretarial, que é a criação do fundo de transportes que inclusive já conversamos por aqui. Envolve a criação de tributos ou direcionamento de recursos, mas é muito importante para conseguir manter tarifa, gratuidades e direitos. Em todas as cidades do Brasil é uma meta super necessária para o setor de transportes e, como a remuneração será feita por custo e não por passageiros - enorme avanço para o contrato de ônibus -, o fundo se faz ainda mais necessário para garantir a remuneração adequada ao custo. Sei que a criação de um fundo de transportes demanda um debate grande na prefeitura, mas faço questão de ratificar sua importância para a cidade.

Secretário Levi – em relação às faixas exclusivas de ônibus, citarei um dos inúmeros exemplos que tivemos nas audiências públicas: houve um munícipe da região de Itaquera que sugeriu várias vias para implantação de faixas exclusivas (Luiz Mateus, Souza Ramos, etc.). Um dos objetivos das audiências é ouvir o munícipe regionalmente e não chegarmos de imediato com as vias determinadas; a ideia é construirmos conjuntamente. Ontem, por exemplo, tivemos sugestões de micro intervenções para desafogar alguns pontos de gargalos; portanto, neste momento, estamos propondo um ponto de partida para todas as setenta e cinco metas. O programa será melhorado justamente ouvindo cada qual em sua localidade, trazendo para a gestão o ponto específico para aprimorarmos o processo. Em relação ao BRT Aricanduva, as tratativas contemplam a viabilização do novo centro de operações que caminha de forma alinhada com o contrato de concessão.

Rafael Drummond – agradeço a oportunidade de estarmos discutindo o Programa de Metas no CMTT – se não me engano, é a primeira vez que fazemos isto. Quero parabenizar a audácia do plano do aquático que é um sistema inovador em São Paulo. Há uma questão técnica complexa para se lidar e, se implantado, servirá como alternativa muito importante para a região da zona sul. Parabenizo também o fato de se priorizar a zona leste em relação aos corredores de ônibus. Ao mesmo tempo gostaria de expor uma decepção em relação a

algumas metas. Quando falamos de faixas exclusivas, que é uma estrutura barata de ser implementada (há uma discussão muito mais política do que técnica a este respeito), vemos uma meta de apenas 50 km para esses próximos quatro anos. Na gestão passada, a meta já era muito aquém (38 km que não foram implementados) e vemos, mesmo pelo PlanMob, que todas as vias que são vistas como prioridade para o transporte público somam 1.400 km por toda cidade. Isto sem contar os corredores de ônibus e, nesse sentido, faço um questionamento, pois não conseguimos implantar a meta da gestão passada. Gostaria de saber qual a avaliação vocês fazem e como conseguiremos alcançar essa meta de 70 km para os próximos quatro anos.

Secretário Levi – em relação ao aquático, a primeira coisa que precisamos ter é uma avaliação por parte da Marinha; um estudo de viabilidade técnica de navegação. Já conversamos com as concessionárias das regiões e quatro já manifestaram interesse em realizar o estudo junto à Marinha. Em relação à zona leste, temos esse olhar no sentido de melhorar as questões de mobilidade da região e em relação às faixas exclusivas, os 50 km são uma referência. Há potencial para mais; não significa que ficaremos nos 50 km. Com o resultado das audiências públicas podemos sempre aprimorar. Sobre o viário do interesse do ônibus, precisamos buscar nas discussões, a democratização do uso do espaço público. É preciso manter a harmonia com todas as categorias para que tenhamos uma vida mais saudável.

Luciana Trindade – reforço a fala da Sandra em relação às faixas zebreadas, pois são feitas sem nenhuma avaliação e uma por cima da outra. O cadeirante ou qualquer outra pessoa com uma limitação física ou de mobilidade tem dificuldade de atravessar essa faixa uma vez que ela acaba tendo um acúmulo de resíduos formando um degrau. Vou tentar fazer um vídeo e trazer para vocês na próxima reunião para explicar como é difícil fazer a travessia nessa faixa. Outra coisa é em relação aos bilhetes para pessoas com deficiência. Uma vez que a LBI traz nos seus incisos a questão da deficiência permanente e esta condição não mudará, não faz sentido a SPTrans solicitar vários exames para que se faça a renovação dos bilhetes, principalmente para quem tem deficiência intelectual. Estamos num momento de pandemia, as consultas estão suspensas, ninguém está conseguindo fazer renovação de bilhete e temos que ficar interferindo junto à Defensoria Pública para resolver esses problemas. Isto precisa ser revisto. Sobre a entrada dentro dos ônibus, é complicada sim; mas há uma outra questão que é a do bilhete: o bilheteiro fica no alto e tanto eu como outros, sempre temos que pedir para alguém ajudar – não temos autonomia. Sobre os m² das calçadas também é muito importante. Todas as vezes que há propostas no programa de metas para reforma das calçadas não temos no final da gestão o que foi prometido.

Secretário Levi – referente às faixas zebreadas na reunião passada houve uma pessoa que comentou que em determinados locais a faixa fica tão alta que durante a travessia se tropeça causando acidentes. Já conversei com o Presidente da CET para que verifique com a engenharia quais as medidas que podem ser tomadas para garantir a sinalização sem prejudicar a caminhabilidade. Que seja de forma que o cadeirante possa passar por ela sem dificuldades. Sobre as regras do bilhete, são protocolos da SPTrans em conjunto com a Secretaria da Saúde, mas que me lembre, quando iniciamos o período de pandemia no ano passado, algumas renovações foram automáticas. Se isto não está ocorrendo está aqui presente o presidente da SPTrans (Valdemar) e o diretor de operações (Wagner), que poderão verificar, pois ainda estamos em período de pandemia e há limitações para o

deslocamento. Em relação à parte interna, o Wagner é responsável pela área de engenharia da SPTrans e já fica registrado para verificarem que medidas poderiam ser tomadas para que se tenha uma condição mais humanizada dentro dos veículos (acessibilidade, validação dos bilhetes, etc.). Agradeço as colaborações e vamos construindo conjuntamente para tornar a cidade mais inclusiva.

Luciana – eu e a Sandra nos colocamos à disposição para fazermos essa discussão das faixas zebreadas e do bilheteiro. Temos grupos específicos para debater essas pautas.

Secretário Levi – perfeitamente; após a reunião conversem com a Maria Teresa e ela poderá alinhar os pontos focais da CET e SPTrans para que vocês continuem as tratativas.

Maria Teresa – podemos incluir a questão das faixas zebreadas na CTMP na próxima reunião e o outro assunto marcamos separado, pois ainda não temos a câmara de transporte público.

Mauro – penso que nesse processo do Programa de Metas há muito aprendizado. Como instrumento de planejamento e gestão ainda é novo (poucas gestões). Há um ponto que se destaca nesta reunião que é a qualidade da conversa. Uma apresentação ótima do Thiago, a presença do Secretário Levi aqui conversando, enfim, acho que este é o papel do CMTT. Minha sugestão para aprimorar esse processo é usar o CMTT antes da apresentação da proposta das metas para a população. Este é o papel do CMTT, auxiliar a gestão a afinar as metas antes de serem publicadas. A segunda questão – e o Thiago colocou muito bem – é que existem algumas metas que estão sendo revistas sem que tenhamos uma explicação do porquê elas não foram cumpridas. Não precisa ser agora, mas é importante sabermos porque não se conseguiu cumprir as metas da gestão passada em relação a corredores de ônibus, por exemplo? Qual é um número racional para os milhões de metros quadrados de calçadas? Quanto isto representa? Quanto faltou fazer? Termina um mandato e isto fica perdido; não me lembro nunca de ter existido algum feedback por parte de vocês. Portanto, ter essa conversa nesse tom bastante sincero proposto pelo secretário, é muito importante. Para finalizar, qual é o papel exato das metas no dia a dia das pessoas da SMT? Há uma parte da avaliação ou remuneração que diz respeito ao cumprimento das metas?

Secretário Levi – de fato estamos abrindo o diálogo para ouvir a sociedade e traçar um caminho conjunto. Já participei de umas quinze audiências e esse ponto de partida do plano de metas conta com uma participação bastante intensa dos empregados de carreira. Lembrando que o presidente da SPTrans, o Valdemar, é empregado de carreira (41 anos), o presidente da CET, Jair, também tem uns 42 anos de empresa, o diretor Wagner é de carreira e eu também, tendo entrado na antiga CMTC em 1991. A maioria dessa equipe vai trabalhar de metrô, ônibus, bicicleta e até a pé. Nossa motivação é ver o resultado do trabalho que estamos desenvolvendo e promover uma condição de deslocamento melhor para a cidade. Ontem, na audiência da subprefeitura de Itaquera vi várias pessoas do Jardim Cibele e Jardim da Glória entre outros, solicitando iluminação, asfalto, etc. e é compreensível porque morei muito tempo na Cidade Líder e quantas e quantas vezes para trabalhar eu precisava colocar a sacola do mercado no pé para ir até o ponto de ônibus para não sujar de barro. Muitas vezes não adiantava nada, pois algumas pessoas entravam no ônibus com o sapato sujo e sujavam a calça do mesmo jeito; como a Luciana falou, eu sendo pequeno não conseguia segurar no corrimão, enfim, essas coisas, quando chegamos na administração pública (entrei como agente de serviço de operação e fui crescendo dentro da administração) numa posição em que estamos incluídos nas tomadas de decisões, é necessário olhar para os mais vulneráveis e ajudar. Isto é o que motiva o time da SMT que, em sua maioria, é feito de pessoas de carreira.

Júlio – sou ciclista há 40 anos e quero ver uma cidade cada vez melhor e inclusiva. Parablenizo a todos pelas iniciativas. Gostaria de entender como é o desdobramento para esse plano de 300 km de ciclovias: **a)** há novos terminais; é claro para vocês que os terminais precisam de ciclovias no entorno? Há um desdobramento mais concreto a respeito disso? O terminal de ônibus Cachoeirinha passou anos sem conexão. **b)** sobre os 300 km previstos, como fica a segmentação para as subprefeituras? Como são seccionadas as 32 subprefeituras? Como os 300 km serão distribuídos? Continuaremos até quando fazendo ciclovias na região central? Como ficam as regiões mais afastadas que necessitam de inclusão social e ciclovias no entorno dos terminais de ônibus? Em frente do centro cultural Cachoeirinha - um exemplo prático -, como isto é visto?

Secretário Levi – lembrando a fala do Thiago, nessa ampliação do plano cicloviário estamos buscando essa conectividade (bicicletários, integração entre os modais, etc.). A ampliação também consiste em aumentar nas regiões periféricas. As audiências estão sendo realizadas em todas as subprefeituras com a presença do alto escalão e dos prefeitos das subprefeituras para que todos se sintam sensibilizados e sejam engajados nessa missão de ampliação da matriz de mobilidade nas regiões periféricas para atendimento da população.

Maria Teresa – aproveito para complementar que existe a câmara temática de bicicleta que é o espaço onde discutimos a regionalização da meta em relação a estrutura cicloviária. Esse debate já vem acontecendo na câmara e foram eles que nos apoiaram no desenvolvimento do plano anterior (2019-2020). Aproveito para convidá-lo para participar das reuniões da câmara temática de bicicleta.

Thiago Ermel – há um ponto que gostaria de esclarecer antes de responder os questionamentos, que é em relação as responsabilidades das metas. Da maneira como apresentei, e como tem sido apresentado nas audiências, não temos individualizado institucionalmente quais as secretarias que são corresponsáveis por cada meta. Pode parecer que tudo que foi dito está no colo do secretário Levi, mas temos metas da secretaria das subprefeituras, da SIURB, etc. É um ponto que me chamou atenção e vou recomendar internamente que façamos um esforço de explicitar essas responsabilidades na próxima versão do Programa de Metas. Claro está que para a sociedade o que importa é a meta e não quem, mas é importante apontar o reconhecimento desse trabalho até para que consigamos dar o devido destaque a quem se esforça e consegue entregar melhor suas responsabilidades. Em relação à questão técnica dos metros quadrados utilizados para mensurar calçadas ou vias públicas (Sandra), pode ser feita tanto pelo método linear ou metros quadrados, mas tecnicamente identificamos que há um problema no método linear. Se digo que vou recuperar 10.000 m lineares de calçadas, numa avenida como a Paulista, é muito mais do que seria em ruas pequenas. Isto poderá ter um efeito contrário, pois posso focar em calçadas mais estreitas pela própria natureza e entregar muito menos quantitativamente para a população. Optamos por utilizar o metro quadro porque realmente simboliza um mesmo esforço independentemente de onde está sendo feita a obra. Isto vale tanto para recapeamento como para calçadas. Não vale para ciclovias e corredores porque neste caso existe um padrão. Em relação ao processo do Programa de Metas (Mauro). Além de termos um processo relativamente novo (quarto), temos a dificuldade que ele é feito a cada quatro anos. Se queremos realmente melhorar temos que dar grandes saltos, pois do contrário estamos conversando com metodologias que datam de dezesseis anos atrás. Acho importante a proposta de utilizar não somente o CMTT, mas também os outros conselhos durante a fase inicial do programa e penso que precisamos considerar isto tanto numa revisão do PdM quanto para os próximos programas. A sugestão fica para aprimorarmos o processo de participação. Também acho que precisamos avançar no processo de avaliação do PdM.

Temos uma dificuldade gigantesca pelo fato disso acontecer sempre em uma mudança de gestão. Ainda que seja uma mesma gestão há mudanças de gabinetes de secretários e todo mundo chega olhando para o que está colocado para frente sem às vezes dar essa atenção para o que foi feito. Destaco que temos um relatório do programa passado que indica quais metas foram cumpridas, o que foi entregue e o que não foi cumprido⁵. Ele poderá ser localizado no site no mesmo endereço que coloquei no chat. Acho também que devemos ter um esforço maior em dar essa racionalidade, em justificar para o munícipe porque tais metas não foram atingidas, quais as dificuldades encontradas; isso inclusive fomenta a criação de novos programas mais consistentes e fundamentados. Agradeço e levarei essa colaboração para a SGM. Em relação à sistematização das contribuições no Participe+ para que seja entregue em um documento (Rafael Calabria), consultei a Secretária Executiva de Planejamento e Entregas Prioritárias, Vivian Satiro, e ela autorizou – caso o conselho queira – que o documento seja entregue até a semana que vem (07.05). Peço apenas que isso seja feito de uma maneira sistematizada, para que possamos considerar também como contribuições para o PdM. Faço coro ao secretário Levi, como funcionário de carreira e que também usa ônibus, metrô, bicicleta e até patinete. Também tenho interesse grande na mobilidade e queria deixar claro que vocês têm em nós aliados no sentido de traduzir esses anseios da sociedade civil e compatibilizar com todos os limites e dificuldades que temos estando aqui do outro lado. Fico à disposição caso alguém queira contatar para tirar mais alguma dúvida.

Secretário Levi – parabéns Thiago, você fez uma bela explanação, trouxe inúmeros esclarecimentos valiosos e ainda abriu uma oportunidade para o recebimento das contribuições deste grupo até sexta-feira. Externe também nossos agradecimentos à secretária Vivian; seu apoio hoje foi fundamental na riqueza de detalhes que trouxe, mostrando um domínio do conhecimento da administração pública e do Programa de Metas.

Thiago Ermel – muito obrigado, secretário.

Maria Teresa – prosseguindo com nossa pauta, combinamos de trazer uma conversa a respeito das câmaras temáticas. Na reunião passada, debatemos intensamente essa questão, citamos a proposta de vocês sobre a criação da câmara temática de transporte coletivo e discutimos também a proposta de criação de uma câmara de acessibilidade. Fizemos uma reunião muito produtiva sobre o tema e trago aqui o que ficou decidido para debate neste conselho. Sobre a câmara da acessibilidade o grupo que discutiu entendeu que ao invés de criar mais uma câmara temática, poderíamos criar assentos de pessoas com deficiência em cada uma das câmaras temáticas (táxi, motos, bicicleta, transporte escolar e transporte coletivo). Isso pressupõe alterar os regimentos internos das respectivas câmaras temáticas para poder incluir essa participação. Entendemos que é um assunto transversal a todas as câmaras e desta forma estaríamos com um olhar atento para inclusão em todas elas. A Luciana se comprometeu a trazer uma proposta de formato mais adequado de como seria feito, se teríamos representantes da CPA, se do próprio conselho (temos poucas cadeiras), enfim, detalharemos isso para podermos sugerir as revisões nos regimentos internos de todas as câmaras temáticas. Em relação à câmara temática de transporte ficamos de marcar mais uma reunião a respeito da composição. Existe um debate importante que precisa acontecer em relação à regionalização e neste sentido a Olívia será uma pessoa muito importante para discutir conosco em virtude de sua experiência no passado. Depois, discutiremos com a

⁵ https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/atualizacao-relatorio-2019-2020_1618435088.pdf

SPTrans quem serão os representantes nesse debate. O Rafael Calabria e o senhor Elio já têm algumas propostas em relação ao assunto. Portanto, formaremos em breve essa câmara temática. Uma outra ideia que surgiu e que não estava no nosso radar, mas que trazemos aqui também, é a criação de uma câmara temática de transporte de carga e logística. É um assunto que aparece pouco no CMTT – não menos importante – e gostaria que pudéssemos discutir isso também. Vou fazer um balanço de como as câmaras têm ocorrido e depois abrimos para o debate desta pauta. **Obs. a apresentação será disponibilizada e integra esta Ata.**

Secretário Levi – considerando desde início o compromisso da SMT em que todas as demandas sejam feitas dentro das reuniões do CMTT ou particularmente nas câmaras temáticas, o balanço apresentado pela Maria Teresa refletiu uma série de reivindicações dos participantes das respectivas câmaras. Foi muito adequada a apresentação nesta reunião ordinária de forma a motivar todos os participantes do CMTT. Os pleitos são avaliados, nos empenhamos em compreender e viabilizar sua realização. O balanço demonstra o compromisso de todo o time da SMT para que continuemos avançando de forma significativa.

Luciana – apenas um esclarecimento em relação à organização para inserção das pessoas com deficiência nas outras câmaras. Faremos essa discussão na Secretaria da Pessoa com Deficiência (SMPED) e no núcleo da Defensoria Pública para vermos qual a melhor forma para realizarmos essa inserção. Acredito que na nossa próxima reunião já teremos uma posição. Fico feliz que consigamos avançar nesta pauta de forma transversal.

Oswaldo – em relação à acessibilidade, o número de táxis acessíveis em São Paulo é muito baixo. A Lei brasileira de Inclusão, em seu artigo 51, diz que 10% da frota deveria ser acessível, mas leu-se como se fosse frota das empresas. Li que estão querendo estender as licenças dos taxistas por conta da pandemia, mas gostaria de dizer que o transporte público é realizado através dos ônibus na prática. O piso baixo é o ideal para fluidez do trânsito, embarque, desembarque e conforto. Está saindo uma revisão da norma com piso alto que vai admitir até 33 cm de desnível de um degrau; é difícil um idoso embarcar no veículo. Que se adote o piso baixo como padrão e, na exceção, se admita o piso alto. Em relação aos taxistas, cobramos deles uma outorga onerosa que é uma fortuna, o primeiro veículo quando damos a licença é sem isenção, é necessário fazer uma adaptação de quase 40 mil reais no carro e ainda, quando o carro for vendido não terá valor de mercado. Desta forma estamos penalizando quem quer atender a pessoa com deficiência. Sugiro que se possível as licenças sejam distribuídas para quem quisesse sem cobrar outorga onerosa e que a compra do primeiro veículo tivesse um certo desconto como incentivo às pessoas para entrar no mercado de táxi com veículos adaptados. Poderia ser dado um limite até que se atinja pelo menos uns 5% ou 10% da frota.

Luciana – esta fala do Oswaldo é muito importante uma vez que as pessoas que atuam com táxis acessíveis nas cooperativas estão se desfazendo; os taxistas não estão conseguindo trabalhar dentro da cidade. A SMT meio que abandonou essa demanda do táxi acessível. As condições para eles são pesadas em razão dos diversos tributos que pagam. Gostaria de propor uma pauta específica sobre este assunto na próxima reunião.

Rafael Drummond – agradeço a Maria Teresa pela apresentação; foi bem interessante trazer um histórico uma vez que eu, como integrante do Pleno, não estava acompanhando muito de perto por exemplo a câmara do táxi, onde temos um distanciamento grande e até mesmo a da bike, que acaba tendo um andamento independente. Foi um retorno importantíssimo.

Reforço a fala do Oswaldo e da Luciana em relação à pessoa com deficiência. Isso mostra como a proposta de termos cadeiras da pessoa com deficiência nas câmaras temáticas pode ser uma solução interessante. Reforço também o compromisso da câmara temática do transporte público (é muito importante) e a sugestão trazida sobre a criação da câmara temática de transporte de carga e logística. Pergunto para o secretário qual a possibilidade de se conseguir aumentar o quadro de empregados da SMT e empresas para que tenhamos um maior número de servidores conseguindo atender essas reuniões? Sabemos que há um limite de empregados e horários, mas a demanda ainda existe e é importante ser suprida.

Secretário Levi – falando da mobilidade de transporte, a intenção é não reduzir o quadro vigente. De todas as secretarias, fui um dos poucos secretários que não enviou, a pedido do governo, redução de 10% do quadro de empregados de toda a secretaria, envolvendo CET e SPTrans. De fato, o aumento do quadro e uma renovação é necessária – concurso público – e está na nossa pauta melhorarmos as condições para atender de forma satisfatória todas as demandas. Em relação a questão do táxi, penso que devemos retomar esse assunto com a participação nas câmaras temáticas. Tenho conversado com o Diretor do DTP para que participe diretamente e consigamos avançar nos assuntos.

Maria Teresa – passaremos agora para os informes. O primeiro é sobre a Comissão Eleitoral. Tivemos a primeira reunião, ainda estamos com vacância e por isso ainda não publicamos a portaria. Devemos enviar para o secretário para publicação com os nomes dos representantes a semana que vem. Existe um desafio grande que a realização das eleições de forma presencial neste momento de pandemia e combinamos de estudar quais seriam os modelos possíveis; que sejam híbridos ou virtuais. Entendemos que o virtual impõe algumas restrições de participação em relação a internet, acesso a equipamentos e até mesmo de não poder alcançar esse acesso. Vamos estudar como outras secretarias têm feito e sugerir um adiamento das eleições e a prorrogação da composição atual do CMTT até que possamos realizar as eleições 2021-2023. Já conversamos com o nosso procurador-chefe, Dr. Gilmar, a este respeito e em breve devemos editar uma minuta de Decreto sobre o adiamento. Já venho conversando com a SGM a respeito da equipe que cuida do Participe+ para que possam nos ajudar a entender como outras secretarias fizeram suas eleições dos conselhos e a SPTrans também tem um outro sistema trazido pela Christina Borges que poderia servir. Estamos fazendo esse estudo de tecnologia e combinamos de fazer uma reunião para começar a pensar no edital e outros assuntos relacionados às eleições.

Christina Borges – de acordo com o que conversamos e você solicitou, estou pesquisando como foram as eleições de dois conselhos: segurança alimentar e igualdade racial. Não foram eleições nos mesmos moldes da que precisamos fazer. Houve uma inscrição e após uma assembleia de aclamação, que equivaleria a esta nossa reunião. Nosso caso é mais complexo porque há vários segmentos, é uma cédula eleitoral que faremos. Falei com um fabricante (QuestionPro), que é um software de pesquisa online que possibilita fazer o formulário, depois contabilizar nos moldes que havia pedido (que o jurídico, o TI e, se for o caso, a auditoria acompanhem).

Rafael Drummond – sobre a composição, inicialmente o jurídico da SMT havia indicado que para participar da comissão eleitoral necessitaria ser um representante do conselho. O artigo 18 do nosso regimento interno diz que: *“para as eleições dos membros do CMTT será constituída comissão eleitoral indicada pelo conselho, nomeada pelo secretário, composta por representantes dos três segmentos”*. No meu entendimento não retira a possibilidade dos conselheiros indicarem pessoas que não fazem parte do conselho para essa comissão

eleitoral. Se for necessário ocuparmos as vagas remanescentes com pessoas que são de fora do conselho, entendo que existe essa possibilidade. Havia entendido que isto seria levado para o jurídico novamente para termos um retorno.

Sandra – sobre acessibilidade nas eleições, teremos um problema de participação democrática, pois nem sempre as plataformas on-line são acessíveis. Precisamos saber se as pessoas eleitas representarão de fato a sociedade civil. Nós temos problemas com pessoas com deficiência intelectual e deficiente visual que não conseguem participar virtualmente.

Luciana – retomando a questão da vacância das duas cadeiras, acho que precisamos colocar isto para votação no pleito uma vez que a cadeira da sociedade civil e da temática estão sem suplentes. Duas pessoas fizeram inscrição para participar e deveríamos colocar isso para votação. Em relação a acessibilidade nas eleições, está na pauta conversar com a secretária Sílvia Grecco - SMPED e o Oswaldo também será convidado a participar uma vez que representa a CPA. Estamos buscando uma maneira adequada para garantir a acessibilidade para que todos possam participar.

Maria Teresa – em relação ao formato da eleição, a comissão continuará estudando; o tema da acessibilidade já foi discutido em nossa reunião e será tratado pela comissão eleitoral. Estamos preocupados com isso e queremos garantir que a inclusão ocorra inclusive de forma autônoma. Não apenas a inclusão social, de acesso a um computador, mas também das pessoas com deficiência. Em relação ao pleito, o nosso regimento interno diz que a comissão eleitoral será indicada pelos conselheiros, mas havia um entendimento inicial de que deveria ser composta por conselheiros. Que pessoas que não são do Pleno não poderiam integrar a comissão eleitoral; houve um pleito por parte da sociedade civil e dos operadores de inclusão de membros das câmaras temáticas. Poderíamos discutir nesta reunião se o CMTT aceita essas representações dentro da comissão eleitoral. Se concorda que sejam incluídas pessoas das câmaras temáticas para completar a composição da comissão eleitoral, uma vez que há vacância e não há interessados suficientes para as duas vagas que temos por segmento na comissão. Temos o senhor Élio que é um representante da câmara temática de mobilidade a pé, que já foi conselheiro do CMTT e que é ativo na defesa da mobilidade a pé (não é estranho à pauta); lembrando que quem integra a comissão não pode se candidatar. Temos também o Wagner Caetano e o Fábio Boni, da câmara temática de táxi que também gostariam de integrar pelo segmento de operadores (só há um interessado e três vacâncias). Gostaríamos de consultar o CMTT para ver se entende que é possível aceitar essas indicações na comissão eleitoral e, claro, em seguida, passaríamos para nosso jurídico para que o secretário edite a portaria se o jurídico aceitar a decisão do CMTT. Essa é a discussão aqui; incluir esses três nomes das câmaras temáticas na comissão eleitoral que está com vagas sobrando.

Secretário Levi – para não desmotivar as pessoas, sugiro o caminho invertido; primeiro enviarmos para avaliação do jurídico (Dr. Gilmar) e depois submetermos. Isto porque não havendo a viabilidade jurídica, desmotivaria quem está no processo.

Maria Teresa – com certeza; este debate está claro para as pessoas que se interessaram em participar, informamos que a avaliação pelo jurídico era necessária, mas queríamos apenas trazer para o CMTT para ouvirmos as contribuições de todos; caso alguém tenha uma opinião contrária a essas três solicitações para integrar a comissão eleitoral, reuniremos todos os elementos para encaminhamento ao jurídico.

André – apenas uma dúvida, além de concordar com a fala do secretário (passar pelo jurídico antes); como não abrimos integralmente para integrantes da câmara temática se proporem a participar, os que não sabiam que poderiam propor sua participação, poderão questionar a legitimidade. Portanto, penso que devemos abrir e dizer que há vagas sobrando para composição da comissão e que as câmaras temáticas poderão indicar participantes. Neste sentido, teríamos que ver um meio de como poderão fazer esta indicação.

Maria Teresa – perfeito.

Secretário Levi – então minha sugestão é abrir essa divulgação e após faremos a consulta no âmbito jurídico para chegarmos a uma posição conjunta.

Maria Teresa – perfeito.

Rafael Calabria – certeza que não foi aberto? Como que o Wagner e o senhor Élio se candidataram? Penso que chegou nas câmaras a abertura.

Rosa – oficialmente só foi enviado aos membros do conselho – CMTT.

Maria Teresa – provavelmente ficaram sabendo via membros do CMTT. Podemos consultar e dizer que uma vez aprovado pelo nosso jurídico, poderão enviar os nomes dos interessados se houver.

Olívia – sou assessora técnica da diretoria de planejamento de transporte da SPTrans. Estive assessorando o secretário Levi quando ainda estava na diretoria e na presidência da SPTrans e participei da comissão de licitação do transporte. Em outras ocasiões e também aqui no CMTT já havia falado sobre a rede de referência. A rede apresentada nos editais de licitação do transporte era uma reestruturação de parte da rede de transporte – das linhas existentes em 2018 por ocasião da elaboração do edital. Isto porque no momento em que fossem firmados os novos contratos com as empresas operadoras, poderia ser feita uma revisão sobre a rede de linhas existentes. As alterações visavam especialmente eliminar sobreposições de linhas – há muitos trechos longos -, reorganizar a locação de linhas em terminais e implantar novas rotas e foi denominada como uma rede de referência. O objetivo era sinalizar para as empresas que estavam participando da licitação, que a rede que iam iniciar a operação seria alterada e reestruturada durante os quatro primeiros anos. Era importante dar essa referência aos licitantes pois além das alterações de rede, de linhas e rotas, também há uma nova configuração da frota (adequação dos tipos de veículos de acordo com os tipos de atendimento). Todos sabem que a cidade é dinâmica e está sempre exigindo alterações nas redes de linhas sejam no itinerário, na frota ou na programação horária. É um trabalho contínuo que leva a revisão e atualização da rede para incorporar as mudanças. Isto tudo para lembrar que aquela rede que constava do edital refletia a operação em cima da rede de 2018, mas já passou por algumas transformações até o momento. Como exemplo, tínhamos no início de 2019, uma entrada em operação da estação Morumbi (linha 4 amarela do metrô) e foram criadas quatro novas linhas conectando o Jardim Paulo Sexto, Jardim Jaqueline, Shopping Portal e o Terminal Campo Limpo naquela estação. Não estavam na rede de referência, mas tinham que entrar e tinham uma função dentro do modelo operacional. Decorridos doze meses da assinatura dos novos contratos com os novos concessionários começaríamos a primeira etapa de implantação dessa nova rede e isto se iniciaria a partir de setembro de 2020. Em função da pandemia foi necessária a publicação de uma portaria pela SMT (número 81 de 2020), que estabeleceu a suspensão sobre o cumprimento de obrigações contratuais que tinham prazo de execução em andamento. Isto resultou na suspensão do

início da implantação da primeira fase e continua até os dias atuais. De qualquer maneira, desde o início da pandemia, a diretoria de planejamento com suas equipes técnicas, vem realizando o acompanhamento diário da operação das linhas e demanda de passageiros e isso também tem trazido novas análises e reflexões que também contribuirão para a consolidação dessa rede de referência (nova rede). Também será redefinida as etapas de implantação porque também são consideradas nas etapas, as propostas de mobilização de recursos de cada empresa, em especial a renovação da frota. Tínhamos diretrizes indicadas em cada contrato, mas no momento em que foi licitado, era como se não soubéssemos quem seriam os concessionários e, a partir do momento que assinaram os contratos, deveriam apresentar como fariam o plano de renovação de frota ao longo desse período. Outro aspecto que devemos considerar na revisão é a ampliação de infraestrutura (tínhamos algumas metas da gestão anterior que não conseguimos cumprir). Esperamos concluir faixas exclusivas, corredores, novos terminais e até a disponibilidade de linhas nos terminais que existimos, porque tínhamos uma previsão que criado um terminal novo, também poderia abrir espaço em outros terminais. Há todo um rearranjo e tudo isso está sendo feito. É importante destacar que temos uma rede hoje com cerca de 1.350 linhas. As intervenções que estavam previstas na rede de referência e que imaginamos que será na nova rede abrange apenas 1/3 das linhas. Com relação a divulgação dessas alterações, mesmo atingindo apenas 1/3 das linhas, impactará diretamente na rotina de um conjunto de usuários do sistema. Neste sentido, continua sendo prevista a elaboração de um programa específico de comunicação e informação à população sobre essas alterações, além das ferramentas que já utilizamos hoje (site, jornal do ônibus, cartazes nos ônibus e pontos de paradas, divulgação em jornais de bairro e redes sociais da SPTrans). Dependendo da abrangência das intervenções - que serão feitas por região -, poderão ser realizadas reuniões com a comunidade para detalhar essas alterações. Fico à disposição para responder demais esclarecimentos.

Maria Teresa – se alguém tiver alguma pergunta específica sobre a fala da Olívia, abrirei as inscrições e peço que sejam breves, pois temos um último informe antes de encerrar nossa pauta.

Sandra – não sei se perdi algo, mas não ouvi nada sobre os modelos dos ônibus e o que a SPTrans vai exigir.

Maria Teresa – vou recolher as perguntas e vou abrir esse espaço, mas esta não era uma das pautas de hoje; a pauta era realmente sobre a reestruturação e expansão da nova rede.

Rafael Calabria – agradeço a fala da Olívia, esse é um tema que sempre nos preocupou, já enviamos contribuições desde a consulta da licitação (2018), mas queria ressaltar que quando chegar o momento oportuno gostaríamos de debater o formato dessa participação e comunicação com os munícipes (enviamos contribuições e podem ser repensadas). Gostaria também de saber se quando acabar esse momento de pandemia e vocês forem a pensar a nova rede – embora esteja em andamento -, pensam em fazer um novo levantamento nos mesmos moldes do que foi a consultoria com a oficina?

Secretário Levi – em relação à rede, foi licitada a que tínhamos vigente e foi colocada uma rede de referência de acordo com onde pretendíamos chegar em relação a requalificação dos serviços, utilização dos recursos e redução de sobreposição entre os serviços. A rede que você mencionou (oficina) compõe todo esse processo e, como a Olívia disse, a cidade é dinâmica e o sistema de transporte acompanha esse dinamismo se adequando às transformações e às necessidades de adequações de novos equipamentos instalados na

cidade. O processo que iniciaremos pós pandemia reúne a referência que consta nos anexos dos editais (8º B), onde constam os tipos de linhas que serão modificadas. Lembrando que é uma referência e pode acontecer de alguma linha ou algum serviço ser reavaliado e discutido com a comunidade para que seja mais funcional e cumpra o seu papel dentro do transporte coletivo.

Olivia - se me permite secretário, apenas complementando, é a diretoria de operação que trata da questão dos modelos dos ônibus, mas posso fazer uma referência de que no edital já tínhamos o manual de especificações técnicas dos veículos e isto é sempre atualizado ao longo do tempo. Na licitação tínhamos as especificações dos veículos e hoje já temos especificação de um novo veículo que é o elétrico. É mais um exemplo da dinâmica do sistema. Com relação ao que o Rafael disse, é importante que entendam que faremos ajustes naquela rede, mas a base continuará a mesma, incluindo as revoluções que aconteceram. Quando tivermos algo mais consolidado, certamente traremos para o CMTT conforme o secretário falou, pois é importante esse debate conjunto, na medida que nos auxilia na escolha da melhor forma de divulgar e implantar cada alteração.

Élio – parabeno a decisão de fazer reuniões com as comunidades, pois são necessárias e levanto a questão da revisão da localização dos pontos de ônibus. É um assunto que vimos tratando com a SPTrans desde 2015 e é necessário que os pontos sejam deslocados para as esquinas junto das faixas de pedestres. Motivos: segurança viária para a travessia, segurança pessoal principalmente para as mulheres e facilitar a acessibilidade e os transbordos que deverão aumentar com a nova rede. Reforço também o apelo da Sandra e Luciana em relação ao piso baixo; os veículos da periferia são todos de 45 cm o que é um problema para idosos, pessoas baixas e com dificuldades de locomoção. Em 2003 tentou-se acertar a legislação, mas até hoje se aceita isso.

Maria Teresa – em relação ao FUNDURB, foi solicitado que o CMTT indicasse os representantes da sociedade civil (revisão dos nomes/nomeação antiga), passamos para os representantes para que indicassem quem seriam e enviamos para o FUNDURB. Apenas avisando que esse processo não foi feito de forma isolada pela secretaria executiva.

Adauto – rapidamente, sobre o item 3 da pauta: “*solicitação de inclusão dos transportadores no grupo prioritário do plano de vacinação*”. Represento o setor de transporte de cargas que abastece a cidade, queria cumprimentar pela criação da câmara temática da área de logística e aproveitar para solicitar que fosse incluído no plano prioritário de vacinação os motoristas de caminhões, veículos de cargas e motofrete.

Maria Teresa -. recebemos a solicitação dos motofretistas, do transporte escolar e encaminhamos para a Secretaria Municipal de Saúde. Temos dois processos SEI separados para estas solicitações. A definição da inclusão tem uma hierarquia em relação ao plano nacional, estadual e municipal e estamos aguardando um retorno deles. Podemos fazer a inclusão de outras categorias, caso queiram.

Vanessa – cumprimentou todos e apresentou a campanha do Maio Amarelo da SMT. **Obs.: a apresentação será disponibilizada e integra esta Ata.**

Rafael Calabria – não posso deixar de registrar que fazer o Maio Amarelo mais uma vez focado em comunicação é limitado. O viário estimula a velocidade, a infraestrutura viária é feita para os veículos andarem rápido e insistir em comunicação não é eficaz. É necessário usar o Maio Amarelo para fazer ações concretas nas ruas: esquinas avançadas, estreitar

viário, vias mais seguras (pilotos/modelos como a Bloomberg e CET fizeram), etc. É bastante deprimente ver somente ações de comunicação em vídeos, posts e faixas amarelas pela cidade. Também são ações importantes, mas o mês deveria ser usado para ações mais efetivas que vão coibir e educar o motorista no viário. O Brasil faz isto há quarenta anos e ainda é um dos países que mais mata no trânsito.

Secretário Levi – a partir de segunda-feira (03.05) a CET instituirá a velocidade reduzida para 40 Km em onze vias: Água Fria, cinco pontes, Guapira, Imirim, Maria Cândida, Olavo Fontoura, Serafim Gonçalves, etc. Além de intensificar a comunicação nas redes sociais, na prática também estarão acontecendo essas ações indo ao encontro do que falou o Rafael Calabria.

Vanessa – as intervenções são necessárias conforme o Rafael está colocando e vão além do Maio Amarelo. São ações permanentes que a SMT faz e algumas estão no programa de metas. São 24 vias que terão redução de velocidade, iniciando com essas onze que foram apontadas pelo secretário. Tudo isso faz parte e o que apresentamos é somente a parte de comunicação.

Maria Teresa – exatamente, e no âmbito dos Webinars vamos mostrar, citar casos concretos e práticos em relação às melhorias da segurança viária.

Sandra – gostaria de sugerir que aproveitassem as comunicações do Maio Amarelo e comunicassem também os motoristas e usuários que o elevador é para todos, já que insistem neste modelo. Desta forma os motoristas deverão parar em cada ponto de ônibus e levar três minutos e meio para subir uma grávida, depois um idoso e assim por diante. A viagem atrasará uns vinte minutos, mas teremos mais apoio na nossa reivindicação. Já temos problema com os elevadores porque não funcionam, não há fiscalização adequada e parece que se acontecer algum problema com algum cadeirante não há problema.

Oswaldo – queria cumprimentar a CET porque, como sabem, a partir deste mês passou a ser permitida a conversão à direita sem que a pessoa seja multada quando o semáforo estiver fechado. A Secretaria da Pessoa com Deficiência, preocupada com a travessia de pessoas, conversou com a CET, que informou que isto não será adotado na cidade de São Paulo e espero que isto seja disseminado para outras cidades. Infelizmente, mais uma vez a prioridade foi dada (pela legislação federal) ao fluxo de veículos em detrimento das pessoas que caminham e também fazem parte do viário.

Maria Teresa – obrigada Oswaldo, de fato estamos bastante preocupados com esta alteração do CTB em fragilizar o pedestre que já é tão vulnerável e realmente a discussão interna é de não adotar este modelo no município de São Paulo. A CET tem grupos muito fortes que conversam com outros municípios e esse debate está acontecendo; montamos um grupo que é liderado pelo Luan, que inclui também técnicos do governo do estado e concessionárias. Têm sido muito frutíferas as informações compartilhadas.

Oswaldo – para auxiliar, a CPA vai tentar criar um documento para encaminhar através da CET ou talvez em conjunto com vocês, para que se reforce esse ponto de vista para o Brasil todo.

Maria Teresa – agradeço a todos que participaram, deixo nosso abraço um bom final de semana.

Observações Chat:

[09:42] Thiago Luiz Rosasco Ermel

Prezados e prezadas, deixo aqui os links para acessar a versão inicial do Programa de Metas e o site para participação, o Participe+:

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/governo/programa_de_metas/programa_de_metas_20212024/

<https://participemais.prefeitura.sp.gov.br/>

[10:01] eliojbc (Convidado)

As faixas de travessia deveriam ser as paralelas e não as zebradas

[10:07] "Sandra Ramalhão (Convidado)"

Sim, era essa a informação que passávamos mas muitos bilhetes foram bloqueador e exigiram exames.

[10:12] Júlio PARREIRA (Convidado)

Minhas questões, se meu microfone aqui não funcionar: 1) Sobre o tema dos 4 novos terminais e estrutura cicloviária no entorno; 2) dos 300 kms de ciclovias, quanto está previsto por subprefeituras e zona norte por exemplo: Sub-pref. Cachoeirinha?

[10:15] Francisco Christovam (Convidado)

Belo depoimento pessoal do Secretário!!!

[10:23] "Sandra Ramalhão (Convidado)"

Mas numa marginal, numa avenida sapopemba, radial como fica!!!????

[10:34] João Alexandre Binotti (Convidado)

Bom dia a todos, será aberto a fala para participantes? Sou ciclista e queria falar a respeito de ciclovias e ciclofaixas

[10:37] PMSPEventos042

João, ao final da pauta teremos a palavra aberta.

[10:38] João Alexandre Binotti (Convidado)

Obrigado, consigo me inscrever só acenando pelo app?

[10:40] PMSPEventos042

Sim João.

[10:54] Mauro Calliari (Convidado)

o tema da reunião agora são as câmaras temáticas. A fala sobre os taxis é um tema específico.

[11:32] eliojbc (Convidado)

Gostaria de abordar sobre a Nova Rede

[11:54] eliojbc (Convidado)

Parabéns pela redução das velocidades!

[11:59] eliojbc (Convidado)

A CET deveria solicitar ao CONTRAN não regulamentar a conversão à direita

[12:00] "Sandra Ramalhão (Convidado)"

Ah. E também divulguem q a SPTrans aprovou que a porta do veículo seja aberta com $v < 5$isso para agilizar o embarque