

## 63ª Reunião Ordinária do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte – CMTT

Data: **21.10.2022** (sexta-feira)

Horário: **9h às 12h** (online)

### Participantes:

#### Conselheiros | Órgãos Municipais

Alexandre Francisco Trunkl – Secretário Adjunto da SMT

Aline Moraes - SPTRANS

Andrea Compri - SPTRANS

Angela - SPTRANS

Bárbara Bulhões Schuartz da Costa - SMT GAB

Carlos Eduardo Guimarães de Vasconcellos – SVMA

Cilene Cabral - SPTRANS

Cristina Maria Soja - CET

Dawton Roberto Batista Gaia - Secretário Executivo do CMTT

Eduardo Castellani Gomes dos Reis - SPTRANS

Eduardo Reis - SPTRANS

Eliana - EDUCALIBRAS

Jackeline Melo - SMT AT

Johnson - CET

José Monteiro Junior - Secretaria de Transportes de Campinas

Lilian Rose - CET

Luana - EDUCALIBRAS

Luiza Gomide - CET

Manoel - SPTRANS

Marcelo Moraes Isiama - CET

Marcos Alessandro Ruiz - SETRAM

Mario Rodrigues - CET

Michele Perea Cavinato - SMT AT

Olivia Aroucha - SPTRANS

Paulo Eduardo Soares Junior – Chefe Assessoria Técnica da SMT

Paulo Matias - SETRAM

Rafael Camargo - SPTRANS

Ricardo - EDUCALIBRAS

Rogério Batista - SMT

Rogério de Oliveira Ramos - SMT AT

Rosa Maria de Oliveira - CET

Rosilda - CET

Rubens - CET

Sergio Amaral - CET

Simão S. Neto - SPTRANS

Suzana De Rosa - SMDHC

Wagner Chagas - Diretor de Operações SPTRANS

### **Conselheiros da Sociedade Civil | Temáticos e Regionais**

Aline Pellegrini Matheus - Ciclistas  
Antonio Matias 'Ceara' - Taxis  
Antonio Sampaio A. Filho – Regional Oeste  
Aquilla dos Anjos Couto – Ciclistas  
Bruno Santana do Nascimento – Estudantil Universitário  
Caique Alves de Souza – Regional Leste  
Diego Guimaraes Pereira - Sindicato dos trabalhadores  
Elio Camargo - Mobilidade a pé  
Gabriela Morita - Mobilidade a pé  
George Lima de Queiroz – Regional Oeste  
Hélio WicherNeto - Saude e meio ambiente  
Katia Canova – OSC  
Kristofer Willy Alonso de Oliveira - Ciclistas  
Lucian De Paula Bernardi – Regional Centro  
Mauro Sérgio Procópio Calliari – Mobilidade a Pé  
Richard Melo da Silva – Juventude  
Sandra Ramalhos – Pessoas com Deficiência  
Vanderlei Torroni - Ciclistas

### **Operadores do Transporte**

Ana Carolina Jarrouge – SETCESP  
Carlos Alberto - SPURBANUSS  
Felipe Barcellos e Silva - IEMA  
Gerson Cunha - SINDIMOTOS  
Marta Fabiola - SINDITAX  
Valeria Beu - SEDERSP

### **Observadores**

Camila da Silva Joaquim  
Camila Santiago  
Claudia Teofilo  
Edmur  
Fabio Saraiva  
Fernando de Caires Barbosa  
Francisco  
Gisele de Souza Fontes  
Ivone  
Jordan  
Jorge Miguel  
Jorge Moraes  
Juliana Saad de Marchi  
Julio Cesar Silveira  
Lilian Calil  
Lucas Fernandes  
Maria de fatima Pinto Teixeira

Mauro Ramon  
Rafaela  
Virginia Tavares  
Vitor Hugo Borges Yugulis

**Pautas:**

1. Festival da Mobilidade.
  - a. Apresentação, avaliação e propostas;
  - b. Atividades rotineiras voltadas para a Educação de Trânsito: CET e SPTRANS.
2. Redução de emissão de carbono com a substituição de frota de ônibus.

**Informes:**

1. Aumento de cinco (5) mil Alvarás para o serviço de Táxis na cidade de São Paulo, sendo que desses:
  - a. 500 serão para taxistas com deficiência, com mais de 5 anos de CONDUTAX;
  - b. 1.500 serão para taxista que comprovem mais tempo no exercício da profissão;
  - c. 1.500 serão para mulheres taxistas;
  - d. 1.500 serão para carros elétricos e híbridos.
2. Andamento da normalização da rede noturna, com a tabela original.
3. Informe de qual a fórmula que está sendo usada atualmente para remuneração das empresas?
4. Aprovação da Ata da 62ª Reunião Ordinária

**DAWTON GAIA** - Bom dia. Vamos pedir pro Secretário Trunkl dar início a reunião. Bom dia, secretário.

**ALEXANDRE TRUNKL** - Bom dia. Em nome do secretário municipal de mobilidade e trânsito, Ricardo Teixeira. Eu cumprimento e agradeço a presença de todos aqui. Sejam muito bem vindos. A 63ª reunião ordinária do conselho municipal de trânsito e transportes CMTT. Entre as pautas de hoje, teremos a apresentação dos resultados do primeiro festival da mobilidade, que ocorreu durante a semana de mobilidade, de 21 a 27 de setembro, na praça do patriarca. O superintendente de marketing, mídia, desenvolvimento e educação de trânsito da CET Sergio Ricardo Amaral, mostrará a eficiência das ações educativas deste evento. Também serão apresentados os resultados da meta 68, que consiste em atingir 100% do cumprimento das metas individuais de redução de emissão de poluentes e gases de efeito estufa pela frota de ônibus do transporte público municipal, feita pela equipe da superintendência de engenharia veicular, em mobilidade especial da SPTRANS. Além das pautas, serão feitos diversos informes relacionados ao transporte público, em especial, ônibus e táxis. Desejo a todos uma boa reunião e dando início então as pautas, obrigado.

**DAWTON GAIA** - Vamos passar direto a palavra para o Sérgio. E já fazer as apresentações e avaliação de propostas. Bom dia, Sérgio.

**SERGIO AMARAL** - Bom dia, eu sou Sérgio Amaral, Superintendente de marketing, educação de trânsito. Que um nome enorme pomposo. Deixa-me abrir aqui a minha apresentação.

**Apresentação Festival Semana da Mobilidade (disponibilizada)**

**MICHELE** - Sergio parabéns pelo trabalho. Obrigada pela apresentação antes de abrir para as perguntas, eu já vou emendar aqui porque a Angela quer falar um pouquinho também sobre as atividades rotineiras da SPTRANS voltadas para educação, você falou das atividades da CET, vou passar para Ângela dar sequência nas da SPTRANS.

**ANGELA** - Bom dia. A gente quer apresentar as ações rotineiras da SPTRANS nós estamos falando da formação dos operadores. A SPTRANS tem a responsabilidade também de olhar para formação de motoristas, cobradores, fiscais e outros públicos. Desde então, a gente vem trabalhando no sentido de acompanhar. Lembrando que o treinamento é feito especificamente pelos operadores dentro da própria garagem, com os próprios instrutores dos RHs, até porque a gente está falando de um público em torno de 50.000, entre todos os operadores, então a nossa forma de acompanhar é trabalhando sempre muito próximo desses RHs então, desde 2017 a gente vem tentando trazer isso de uma forma mais organizada e de uma forma mais consolidada dentro de uma legislação. Então, o novo contrato de concessão traz um anexo de qualificação dos operadores, e esse anexo define conteúdos, carga horária para os treinamentos de ingresso e para os treinamentos de reciclagem. Ali a gente conseguiu reunir os principais temas voltados para o atendimento da população como um todo, além de...

**MICHELE** - Cilene, enquanto ela não consegue retornar, você quer complementar alguma coisa, sobre a semana da mobilidade pela SPTRANS?

**CILENE CABRAL** – Ok, só completando o que o Sérgio falou que era conhecida em alguns lugares como semana no trânsito e aqui em São Paulo, a gente tornou ela a semana da mobilidade. Para que a gente tivesse uma atuação mais abrangente envolvendo todos os serviços e, principalmente, a questão de integração em todos os serviços da própria Secretaria, então a semana da mobilidade, ela nos traz a possibilidade de falar. Como ele colocou agora esse ano, o tema foi à integração e fluidez, e para isso a gente participou do festival, mas também fizemos algumas atividades descentralizadas, como andar de ônibus, motorista do ano, a gente fez também a produção de um vídeo bem interessante, que a gente colocou lá e está servindo como fonte de estudo e até passou em algumas emissoras de TV. Que foi comparando quantas pessoas são transportadas em um ônibus tipo padrão, cerca de 80 pessoas e que para transportar esse mesmo número de pessoas, são necessários 55 carros, esse vídeo, repercutiu nas nossas redes sociais e levamos também lá para a praça do patriarca e hoje felizmente a gente vê que ele está sendo um vídeo utilizado em reuniões e apresentações em que ele deixa essa importância do ônibus como uma decisão inteligente de você ocupar os espaços na cidade. Tivemos também a inversão de papéis, que entrou agora como uma questão de treinamento, que acho que era isso que a Ângela ia falar, a gente começou a inversão de papéis como uma ação de marketing e felizmente, ela se deu aí de uma forma bastante interessante a gente viu eficiência nisso e ela passou a ser uma ação de marketing. Eu não sei se a Ângela está conseguindo voltar.

**MICHELE** - Ela acabou de voltar, mas se você puder falar um pouquinho da inversão de papéis, acho que nem todos conhecem.

**CILENE CABRAL** - Tá, então a inversão de papéis é o seguinte, a gente entende que a questão da empatia, no trânsito é muito importante e a gente entende também a questão da proteção aos mais vulneráveis e é isso que a gente leva para as pessoas, e também fazendo com que o motorista de ônibus, as pessoas que utilizam os espaços na cidade entendam que a integração é importante, é importante que uma pessoa andando de bicicleta, ela possa andar de ônibus. Uma pessoa que anda de skate, uma pessoa que está no carro, uma pessoa que está na moto, tem dias que ela vai para o transporte, então essa questão do respeito entre os modais, do respeito aos mais vulneráveis, é algo

que a gente trabalha muito e o inversão de papéis é uma ação que coloca o motorista de ônibus no lugar de um ciclista, então ele vai para a bicicleta, o ciclista vai para o banco do motorista de ônibus evidentemente sem dirigir, a gente inclusive, tira a chave do ônibus que a gente já teve problemas de alguém tentar ligar essa coisa toda. Então a gente tem esse cuidado de tirar a chave, A gente faz uma conversa, um bate-papo entre essas pessoas, a gente está levando isso agora para as garagens, é a gente já fez grandes ações com como uma de marketing, no Pacaembu, na USP, tudo mais. Mas a gente está levando essas ações para as garagens, então nas garagens, quando o operador fala de algum problema que ele tem no trajeto dele, próximas ali da garagem, o ciclista pode abordar o ciclista pode fazer comentários, eles trocam as experiências entre eles de uma forma mais regionalizada, e isso é bastante importante. E quando o motorista vai para o banco do ciclista, e o ciclista para o banco do motorista que ele vê lá os pontos cegos que tem no ônibus. Isso faz com que depois eles têm uma conversa isso faz com que eles se aproximem e que todos entendam essa questão aí de proteção ao mais vulnerável e da integração entre os modais, que você nunca é só ciclista, você nunca é só passageiro, você nunca é só um motorista de ônibus ou um motorista de táxi, Ou é um motorista de automóvel em tão a questão da inversão de papéis é, isso, é promover a empatia em favor da integração, a empatia em favor da segurança. E nós fizemos recentemente na semana da mobilidade com essas atividades descentralizadas, a gente fez na garagem Express, daí a Ângela acho que queria falar um pouco para questão até da participação de ciclistas, que a gente convidou, mas sentiu falta desse pessoal por lá não sei se a Ângela voltou. Bom, acho que não. Então eu vou colocar a inversão de papéis a gente fez na garagem Express, que é uma garagem no extremo da zona leste, tem algum ciclo faixas por ali, ciclovia e tudo mais. Mas infelizmente, naquele dia a gente tinha alguns ciclistas agendados para participar, mas infelizmente os ciclistas não puderam comparecer. Então a gente ficou com essa atividade nesse momento um pouco defasada e aí aqui a gente faz um apelo aí para os ciclistas que nos acompanham porque essa atividade é interessante, mas você precisa ter os dois lados, então a gente fez atividade, a gente levou toda experiência que a gente tinha toda experiência do pessoal, do treinamento, promoveu a conversa entre os motoristas, eles puderam colocar a parte deles, mas a gente não teve o ciclista sentando ali no banco do motorista. Para ver ponto cego para sentir um pouco como é essa parte do ciclista. E a questão da abrangência das atividades descentralizada. A gente vem promovendo isso e conseguiu, felizmente, mais uma vez trazer isso para a semana da mobilidade de 2022.

**MICHELE** - Obrigada, Cilene, acho que a Ângela conseguiu voltar, Ângela?

**ANGELA** - Consegui, acredito que a Cilene já falou da participação em relação à inversão de papéis, o quanto isso é incorporado na nossa matriz de treinamento, até a aproveitando o tema da semana de mobilidade, a importância do plano de segurança viária que nós também incorporamos a matriz de treinamento. Esses treinamentos são obrigatórios nós fazemos acompanhamentos por meios de auditorias presenciais e também a distância, porque tem parte do treinamento que é mais a parte de conteúdo também que ele foi colocado na modalidade EAD no período da pandemia. Foi um momento das empresas se reinventarem para poder trazer essa nova forma de treinar, eles também estão se adaptando, mantendo a parte dos exercícios a Cilene já deve ter comentado que a dinâmica da inversão de papéis foi incorporada, então agora no treinamento de ingresso além de levar todo o conteúdo de segurança viária, eles também incorporam esses exercícios e essas dinâmicas, com esse movimento acontecendo, além de momentos grandiosos que é estabelecido pela prefeitura. Mas como rotina na prática da formação. E não sei o quanto que a Cilene avançou e agora, fiquei meio perdida.

**CILENE CABRAL** - Ângela fala um pouquinho da necessidade de participação dos ciclistas, que eu comentei que, apesar de ter ciclistas inscritos, a gente não pode contar com eles nesse nessa atividade, mas a gente desenrolou ela mesmo assim.

**ANGELA** - É uma via de mão dupla, a gente precisa que os 2 desse cenário estejam movido na dinâmica para que de fato ocorra a inversão de papéis, de qualquer forma, a dinâmica prevê que o motorista, esteja na posição da bicicleta e que o ônibus passe muito próximo dele para que ele perceba esse movimento quando você está no trânsito. Mas é fundamental essa troca que acontece antes do exercício propriamente dito, onde que tanto o ciclista quanto motorista converse a respeito das experiências deles e conseguem entender como que é o papel de cada um isso cria uma proximidade muito grande, e reconecta a relação de respeito no trânsito entre esses dois públicos. Então é fundamental que os ciclistas estejam com a gente participando a gente abre inscrição, a gente fica aí com a Jaqueline falando, ajuda a gente para trazer o ciclista, a gente pede para divulgar, a gente vai fazendo os nossos contatos que a gente foi formando a partir disso, mas infelizmente, na última empresa a gente não conseguiu ter nenhum ciclista a não ser um motorista de ônibus que também é ciclista, então a gente pede sempre a colaboração de vocês nesse sentido.

**MICHELE** – Perfeito, só para fechar esse bloco, eu queria chamar a Cristina soja para falar um pouquinho da educação relacionada com fiscalização. Cris?

**CRISTINA SOJA** - Bom dia, conselheiros e participantes. É quando nós definimos esse tema, educação é uma ação extremamente importante dentro da questão de mobilidade e qualquer coisa, nós temos essas experiências. Então me foi pedido que falasse um pouquinho sobre a questão que representa educação dentro da mobilidade e no final vou fazer um convite para esse conselho. É dentro da engenharia de tráfego. Nós falamos que nós temos três grandes pilares. Nós temos três “Es”, o “E” da engenharia, o “E” do esforço legal e o “E” da educação. Quando nós unimos essas três ações, nós potencializamos a engenharia de tráfego, se você colocar simplesmente uma placa na rua uma parte da população vai ler entender e vai fazer, uma parte da população vai questionar. Quando você coloca a placa e fiscaliza a parte que estava questionando também vai fazer as vezes sem entender, mas quando você entra com a parte da educação, com a parte de comunicação, nós temos o ciclo completo, nós temos todo mundo que entendeu todo mundo que está ciente de que é para fazer igual e por que é para fazer igual, então os 3 “E” da engenharia eles ajudam a você a potencializar qualquer projeto de segurança e como vocês viram, a participação das crianças a educar desde pequeno, entender o que acontece dentro da mobilidade como é que você se comporta como diferentes usuários, sendo ciclista, sendo o pedestre, etc.; Então eu gostaria de pedir para esse conselho, que sempre valorizasse a questão da educação, uma população consciente do que e porque ela vai fazer nós conseguiremos atingir aquela meta de abaixar 4,5 as mortes por 100000 habitantes, nós estamos com 6 e alguma coisa para 4 e meio é um esforço muito grande. Hoje nós temos os acidentes viários, eles estão pulverizados na cidade. Então, nem sempre um projeto de engenharia vai resolver grandes coisas, a fiscalização sozinha não vai resolver. A educação é o pulo do gato para a gente conseguir chegar no 4.5, porque ela vai mudar comportamento junto com a fiscalização, então eu gostaria de deixar minha contribuição dentro deste conselho sempre valorizar a educação, sempre colocar ela no mesmo nível da engenharia e de esforço legal. É isso. Obrigada, Michelle.

**MICHELE** - Fantástico, Cris. Obrigada, obrigada a todos desse bloco, foi muito rico. Eu vou abrir para as contribuições. Então, Aline, a primeira mãozinha levantada aqui.

**ALINE PELLEGRINI** - Olá pessoal, bom dia, tudo bem? Eu gostaria de parabenizar pelas ações que foram feitas no festival da mobilidade, porém gostaria de dizer que a Câmara temática da bicicleta

participou bem pouco dessas ações porque a gente enviou mais de uma vez muitas contribuições para esse festival em várias oportunidades a gente enviou mais de 20 contribuições bem como sugestões e muito pouco delas foram aproveitadas para essa atividade principalmente no tocante aos carros, a gente viu muito pouca ação em relação aos carros, a gente não viu quase nada de efetivo em relação aos automóveis, de alguma coisa que inibisse o uso do automóvel de fato na cidade como um todo, como as ações ficaram concentradas na praça do patriarca mesmo é, a gente não viu ações que favorecessem com que as pessoas, pelo menos naquela semana trocassem o automóvel por algum modal ativo ou outro modal tipo transporte público, alguma coisa assim e isso para a gente foi muito pouco interessante. É outra coisa a inversão de papéis caiu num dia da semana, num horário que desfavorece a nossa participação porque muito de nós estava em horário de trabalho a garagem ficava bem longe, de difícil acesso para nós aí a gente não pode comparecer, porém, um dos nossos membros compareceu que foi Wanderley ele está aqui na nossa reunião e ele pode compartilhar se ele quiser um pouco de como foi a experiência dele nesse evento. Na medida do possível, a gente sempre faz um esforço para comparecer em todas as inversões de papéis que acontecem, a Michelle e o pessoal da SMT, sabe que a gente se esforça, a gente comparece pelo menos em 2 ou 3 ciclistas, mas nessa específica a gente só compareceu um ciclista por causa dessa dificuldade de agenda e também por conta das eleições porque muitos de nós estávamos envolvidos em campanhas de vários candidatos dá mobilidade que a gente se envolveu muito ativamente para tentar eleger. Está basicamente foi isso. A gente espera que nos próximos anos a gente tenha ações mais efetivas em favor da mobilidade. Muito obrigado.

**MICHELE** - Obrigada, Aline. Sampaio você está na frente, mas eu posso chamar o Wanderley só para não perder o raciocínio, porque a Aline o chamou para falar sobre o evento. Obrigada. Vanderley pode assumir?

**VANDERLEI TORRONI** - Bom dia. Eu gostaria de agradecer a cidade de São Paulo como um todo, a todas as áreas por um evento que favoreça a mobilidade urbana como um todo seja ela transporte público, por bicicleta, mobilidade a pé, entre outros modais. É importante ter um evento como esse e que a prefeitura também se preocupe com esse sistema do dia mundial sem carro e a semana da mobilidade urbana, eu não tenho tanta propriedade no discurso, porque eu sempre fui de bastidores, sou de criação e trabalho com bicicletas e bicicletários, mas eu venho tentando contribuir com a Câmara temática e aprendendo com meus colegas que muitos tem uma argumentação sensacional como Aline, a Lúcia e eu participei do passeio de pedal, eu achei legal, apesar de eu achar que foi curto, foi literalmente uma ladeira abaixo mas é melhor do que nada, e essa questão de convidar os ciclistas foram feitas sugestões eu não li todas, mas eu sei que a grande maioria não foi acatada, Com relação à participar da garagem eu também não pude ir porque eu trabalho eu sou PJ e eu fui até o evento dar uma olhada no cenário, eu achei até que legal, contemplando vários modais, mas eu senti falta da bicicleta, senti falta da acessibilidade, eu sei que o pessoal não foi e acredito que não tinha sido convidado até porque eu ouvir alguns comentários no grupo do ZAP e que essa pessoa que representa foi convocada para o próximo ano. Eu espero que no próximo ano a gente nós consigamos participar mais, até porque é muito difícil colaborar, contribuir, estar presente e até mesmo fazer apontamentos, no dia a dia a gente vem contribuindo na medida do possível, cada um com as suas possibilidades através do 156, através da Câmara temática, através de alguns dos senhores e senhoras que nos ajudam. Mas acho que a bicicleta poderia ter sido mais bem representada é inclusive com as ONGs, com os coletivos, que são a última fronteira do nosso ciclo ativismo, porque eu não me considero um ciclo ativista, mas já disse que eu sou tudo bem o que eu quero é uma cidade mais inclusiva, com melhor mobilidade eu não tenho carro desde 2006 moro na região central faz 20 anos e procuro me locomover de transporte público, a pé, de patinete e de bicicleta, e não vi tanta participação da bicicleta, desculpe a franqueza, mas a gente pode apontar na

próxima reunião ou através de algum documento, até mesmo pelo próprio CTB, o que nós achamos legal e que nós não achamos legal. Vou ser breve para não tomar o tempo dos senhores. Obrigado.

**MICHELE** - Obrigada, Vanderlei. Sergio quer comentar um pouquinho sobre as colocações.

**SERGIO AMARAL** - Bom, antes de mais nada esta super anotado aqui, viu Aline e Wanderley. Eu estou há um ano CET e é a minha primeira experiência no poder público, trabalhei 30 anos no setor privado 23 deles no Editor Abril, eu dirigia a revista placar e na copa da Alemanha nós montamos um espaço na Alemanha para receber nossos convidados e eu devo confessar que foi mais fácil montar o espaço da placar na Alemanha do que esse espaço no patriarca, o setor público tem suas particularidades, suas dificuldades e, depois de 1 ano, eu começo agora a entender um pouco como superar algumas engrenagens. Eu já havia falado para a Michele que até o próximo mês a gente quer fazer uma reunião. Com um representante, dois de cada Câmara temática para fazer um Balanço do que foi esse festival, e não é ouvir de vocês sugestões, é montar o próximo festival juntos para que todos sejam coparticipes, porque nós temos uma linha mestra, uma meta e tem um tema que a gente queria abraçar, que às vezes é divergente do das propostas que vieram, mas a gente deve colocar isso junto e construir isso junto, porque aí eu acho que grandes expectativas que existiam, elas vão ser sanadas antes de sair o projeto, o projeto deveria sair já abraçado por todos os coparticipes, então Wanderley e Aline a hora de da gente construir a hora da gente mandar sugestões não é só sugestões, é um BRAINSTORMING e isso tem que ser feito juntos numa mesma sala, porque às vezes a sugestão que você dá é aderente a de outro modal ou ela é conflitante com esse modal e a gente tem que fazer todas essas propostas convergirem para um mesmo ponto, que é o objetivo, estarem consonantes aí agradando da melhor maneira possível todos os pontos, eu já me comprometo a fazer isso, nos próximas semanas a gente está envolvido em algumas atividades nesse momento que está tomando os poucos recursos humanos que a gente tem estão totalmente voltados a ela, mas isso deve já ser superado aí nas próximas semanas, nós vamos fazer essa reunião, estou dando uma satisfação a vocês e quero colocá-los na mesma mesa, porque é importante também, viu Vanderlei e Aline quando os participantes, os ativistas do modal bicicleta, questionarem, eles questionem vocês também, estou colocando vocês como se vocês fossem as pessoas escolhidas que vão estar junto com a gente, mas pode ser quem vocês escolherem então vocês vão dar essa satisfação ao modal de vocês é importante que a gente construa isso juntos o poder público não tem que trazer um prato pronto e depois ai eu não fiz por causa disso, eu não fiz por causa daquilo não, nós trabalhamos para vocês, para o municípe, então nós vamos construir essa meta junto e vamos fazer isso Juntos, e não vou ficar me estendendo por que o passeio foi curto e tal teve um porque, poderia ser maior esse é um aprendizado sim, poderia ser o maior, mas não tão maior, porque ele deixa de ser inclusivo. Então, mas isso a gente constrói junto para o próximo, acho que nós vamos ter um fórum bem adequado para isso. Então, desde já acato as colocações de vocês e no ano que venho eu posso garantir que se tivermos questionamentos, teremos questionamentos todos juntos, porque vamos construir isso junto.

**MICHELE** - Perfeito, Sérgio. A gente está à disposição para quando você precisar fazer contato com todas as câmeras e os representantes a Secretaria está à disposição para isso.

**SERGIO AMARAL** - Eu conto com você o Dawton para serem os facilitadores desse nosso encontro. Obrigado.

**MICHELE** - Vamos dar sequência, Sampaio.

**SAMPAIO** - Bom dia. Eu gostaria de perguntar para o Sérgio qual foi o retorno que é foi dado pela população em relação a o que o que aconteceu? Porque houve um grande enfoque na mídia. A gente viu os resultados positivos e tal, mas o que isso realmente deu de retorno em termos de escolas,

procurando CET ou SPTRANS para levar a escolinha itinerante para as escolas, o que as empresas, falaram a respeito de tratamento de idoso, de educação de trânsito para as pessoas que andam de carro dentro das empresas. Porque eu acho que ter um grande impacto na mídia só é importante se ele tiver um objetivo a ser alcançado, que não seja somente aparecer na mídia, então se esse retorno da sociedade foi dado. E para Ângela, só uma pergunta, como é feito a verificação dessa educação que a SPTRANS faz exige no contrato para os motoristas, como ela verifica, ela faz verificação in loco para ver se foi feito acompanhamento, a reciclagem, essas coisas também seria a importante. Uma terceira coisa, a inversão de papéis, talvez fique como uma sugestão e já foi falado em relação a pessoa com deficiência, que seja feita também com o idoso, para que o motorista veja o idoso, porque a gente sempre ouvia falar, olha, os 65, mais um, 65, eu vou passar reto agora é antes era 65, agora virou 60 é um erro crasso dessa administração e da administração anterior terem tirado a gratuidade, mas isso é uma outra questão, gostaria de acrescentar isso no treinamento e por último, fazer uma consideração de uma observação que eu tenho feito aqui pelo CMTT desde a primeira reunião, que é exatamente o que tema da mobilidade, que é integração e fluidez, que é exatamente o que a gente não está encontrando dentro da prefeitura, a gente não está encontrando integração entre as secretarias, a gente pede a questão das Calçadas, e o pessoal da Secretaria responsável pelas calçadas nunca responde ou atrasa as respostas ou da de ombros, fingindo que não é dele e a fluidez não é para a gente ter essa fluidez de informação, para o próprio conselho, ter as informações que solicita passar as informações que solicita, é isso que eu gostaria de falar. Muito obrigado.

**MICHELE** - Obrigada, Sampaio. Foram várias contribuições. Se vocês quiserem responder antes de passar para o próximo, Claro que sim.

**SERGIO AMARAL** - Bom Sampaio, excelente suas colocações, suas perguntas e muito obrigado pela oportunidade de esclarecer quais são nossos objetivos, a gente não pode, isso é uma visão que eu trago aí da iniciativa privada e eu acho que ela se aplica a qualquer iniciativa qualquer evento que a gente venha fazer o cerne de um evento, de uma experiência localizada é muito parecida. Você não pode querer resolver tudo, todas as coisas que você faz numa semana ou querer fazer coisas que você não faz em uma semana. Então quando eu falo, falei, mídia é importante você jogar luz, as coisas que você faz, então. E nós encaramos desde o começo, aí esse festival e foi aí a nossa ideia de trabalhar como uma FLAGSHIP como uma loja conceito das coisas que a gente faz, então eu falei em algum momento da minha apresentação trabalhar com crianças, os jogos educativos, todos nós já fazemos, essa é nossa atividade, é uma das atividades rotineiras do CETET é fazer isso com as escolas e muita gente não sabe, muitas escolas não sabem, muitos diretores de escolas não sabem, nós somos muito proativos e é em foi importante, com essa cobertura de mídia, mostrar uma ação que a gente já faz rotineiramente, essa é uma primeira resposta para você, sim foi muito importante do ponto de vista que a nossa procura aumentou ainda mais a gente tem uma procura grande porque essa atividade do CETET uma atividade já que vem de décadas, então a gente teve uma procura, aumentou a nossa procura. Muitas crianças que participaram da atividade durante a semana com a escola voltou no final de semana com seus pais, então foi bem interessante isso nós trabalhamos também com um tipo de relatório, uma prestação de contas aos nossos parceiros, colocando para esses parceiros o resultado dessas ações, a Mapfre, por exemplo, ficou extremamente satisfeita e nós mandamos todo o resultado, nós estamos fechando com a Mapfre, aí uma parceria grande que vai trabalhar de forma perene ao longo do ano os céus da capital. Eles vão levar porque eu tenho a minha pista lá no CETET, mas eu tenho uma pista que tem uma capacidade limitada. A Mapfre vai fazer, com essa pista itinerante, vai cobrir os céus de São Paulo essa é uma parceria que a gente está desenhando. Eles através da Superintendência de marketing estão organizando um encontro, uma reunião, já foi iniciada uma conversa com o secretário de mobilidade e trânsito porque a Fundación Mapfre, da Espanha, pretende colocar um dinheiro muito grande em educação de trânsito aqui em

São Paulo eles ficaram extremamente satisfeitos com essa parceria, então essa é mais uma resposta a sua colocação. É, temos aí uma conversa entre nós a ANFAMOTO e a ABRACICLO para fazer os PIT STOP também retornar de forma perene ao longo do ano de 2023, com uma periodicidade mensal também por conta da do sucesso dessas últimas ações que fizeram. Então você tem toda razão a fazer uma ação de mídia por si só não tem efeito nenhum, ela só tem efeito se essa cobertura de mídia, se essa exposição, te gera alguma coisa. E te respondendo, ela gerou, sim, exatamente aquilo que a gente queria. E eu acho que isso é um dos pontos é de acerto, trazer a mídia aí para divulgar aquilo que a gente não o que a gente fez só na semana da mobilidade, na praça do patriarca. O que foi feito ali que pode ser colocado ao longo do ano, então eu não sei se eu te respondi, mas eu creio que foi um sucesso sim para nós e para os nossos parceiros.

**MICHELE** - Obrigada, Sérgio. Cilene?

**CILENE CABRAL** – Só completando o que o Sergio falou quando foi perguntado se essa escola, se alguém nos pediu alguma coisa em função das ações, as escolas que a gente atendeu na semana da mobilidade, foram 2 escolas, cerca de 300 crianças na ação, ‘Andar de ônibus em SP’ que a gente ensina as crianças a importância do uso do transporte coletivo, a importância da integração entre os modais, enfim, a gente já se estendeu muito mais, daí um dia eu explico direitinho como essa ação a gente até apresenta para vocês, mais as 300 crianças e os 2 céus que a gente atendeu na semana da mobilidade foram pedidos das escolas a gente não foi atrás, os céus vieram até gente e é interessante saber que independente de ‘Maio amarelo’ ou ‘Semana da Mobilidade’, por exemplo, na segunda-feira vai acontecer mais uma ação, andar de ônibus em SP em uma escola e para novembro eu tenho um pedido de uma escola para 3 dias e aí além das escolas públicas dos céus a gente está recebendo pedido de escolas particulares então a gente está levando essa informação para criança de quando ela sai de casa, que ela já pode consultar o itinerário, saber para onde ela vai no nosso site, como se comportar durante a viagem, noções de segurança, de cidadania, de respeito, passando pelas nossas campanhas de responsabilidade social, então isso tudo é colocado na ação Andar de ônibus, então, no andar de ônibus já a algum tempo a gente não vai mais atrás de escola, a gente já está só atendendo demanda. E quanto a inversão de papéis de idosos, a gente já fez, mas a gente deu metas, que as pessoas tinham que chegar a gente é fez isso junto com o conselho municipal dos idosos, a gente fez com que o motorista ele colocasse aqueles pesos na perna, peso nos braços, aquele óculos que dificulta a visão, que ele tentasse entrar no ônibus, a gente fez isso, sim, e os idosos deram depoimentos, foram até o local, a gente levou, inclusive parentes de motoristas, sem que eles soubessem. Então, na verdade a gente inversão de papéis para idosa inversão de papéis também para pessoas com deficiência, mas a gente vai voltar com essas modalidades aí para o próximo ano.

**ANGELA** – Complementando a fala da Cilene, a partir do momento que a gente faz essas atividades de inversões, isso já foi incorporado na matriz do treinamento, o atendimento a esses públicos e eu vou mandar para você Michele e você é passa para todo o pessoal do conselho, a matriz de treinamento, porque eles vão ter uma ideia, de todos esses conteúdos ali estabelecidos como obrigatoriedade para o treinamento dos operadores. E eu preciso pedir licença para me retirar, mas a Cilene está aí, qualquer coisa depois ela passa para mim, estou à disposição.

**SAMPAIO** - Só uma coisa como que a São Paulo transporte fiscaliza a efetividade desse treinamento? Que retorno se ela tem presença nas aulas eventuais, etcetera.

**ANGELA** - Obviamente a gente não consegue estar em todas as atividades, mas a gente tem as auditorias, inclusive isso são metas da SPTRANS. Então a gente faz auditorias presenciais e auditorias EAD nos treinamentos e além disso, todas as atividades de treinamento, de ingresso e de

reciclagem, a gente faz auditorias documentais, porque eles precisam mandar pra gente as evidências desses treinamentos, listas de presenças, um material de treinamento é todo validado por nós. E a gente tem o nosso sistema de treinamento, onde a gente faz a inserção desses dados para que a gente tenha o efetivo controle de, por exemplo, digital, CPF de um operador e saber se ele participou ou não do treinamento.

**MICHELE** - Obrigada, Angela, passar a palavra para Jackeline a nossa ciclista.

**JACKELINE** - Bom dia, eu vou dar mais alguns informes técnicos, sobre como são feitos os convites, que a gente falou bastante, que precisa ser divulgada, inclusive a Cilene, a SPTRANS sempre manda para a gente na hora a gente manda nos canais oficiais que nós mandamos os convites, por exemplo, da inversão de papéis, nós mandamos para o CMTT e mandamos para a Câmara temática de bicicleta imediatamente na hora que nós recebemos. Extraoficialmente, eu vi aqui algumas sugestões do Diego, obrigada sim, nós espalhamos nos grupos e vocês, nos ajudam também, só que aí extra oficialmente, por exemplo, eu tenho ligação com o pessoal do ciclo cidade eu já falo com o Ricardo, que é o presidente, já mandou no grupo lá extra oficialmente, porque da Câmara vai, e aí o pessoal vai divulgando, claro que nem todos os grupos são extras oficialmente eu consigo atingir, mas essa multiplicação é ótima ela acontece dessas formas, é também já ouvi aqui sugestão do pessoal para que a gente divulgasse no site. Nós estamos caminhando com isso, como já as reuniões agora, vocês já podem entrar no site SMT e participar dessas reuniões inclusive, pra que tenhamos assim, nós estamos caminhando e a minha ideia é que todas as mídias são cada dia mais. A gente tem essas informações, é sobre o percurso que o Sérgio falou, eu achei que ele foi ideal, apesar de curto, porque ele atinge todo mundo, é como todos vocês sabem, eu sou uma ciclista de longa distância, então para mim, se nós fossemos andar muito, seria legal. Mas eu levei meus filhos, que são crianças e eles andam muito pouco e assim eles se sentirão muito seguros, apesar deles terem experiência com bicicleta, mas eles têm 12 anos assim, nós moramos afastados de São Paulo, eles não têm hábito de andar na rua, descemos a Consolação numa segurança, num respeito que eles ficaram extasiados, talvez se fosse um percurso maior, eles não se sentissem tanto tão à vontade, então agora eu falando como usuário, para nós que gostamos muito, precisamos ver diversos pontos, várias dificuldades que teríamos mais no percurso, para os meus filhos foi ótimo, eu já fiquei muito feliz. Sobre a inversão de papéis, nós também tivemos uma divulgação grande da mídia externa, acho que vocês viram no jornal Nacional esse que teve na USP foi ótimo, foi amplamente divulgado não só por nós Secretaria CET, SPTRANS, mas a gente teve uma boa visibilidade. Eu também não assisto muito TV, mas eu vi que abrangeu bastante. Alguém colocou aqui também porque não foram convidados os deficientes? A gente manda para todo mundo, mas quanto mais gente estiver na nossa lista das câmaras temáticas, melhor que mais gente recebe. Bom, é isso? Obrigada.

**MICHELE** - Jack, muito obrigada. Suzana?

**SUZANA** - Eu sou da Secretaria de direitos humanos, da coordenação de políticas para a pessoa idosa e nós participamos no dia 25 de setembro com o polo cultural. Nós levamos idosos, para praça patriarca eu queria agradecer o convite e falar que elas gostaram muito dessa participação, mas ouvindo vocês eu gostei muito dessa história de inversão de papéis e gostaria de saber se ou dentro dessa ação, a andar de ônibus que os idosos fossem incluídos. Aí a Cilene falou que já houve, mas Cilene deve ter ocorrido a algum tempo, porque eu estou na Secretaria desde 2020 e eu nunca participei dessa ação.

**CILENE CABRAL** - É foi período da pandemia, foi antes da pandemia. Mas Suzana vou pegar teu contato, vamos fazer essa coisa do andar de ônibus para idosos eu achei bem bacana.

**SUZANA** - Então eu acho que é importante isso, eu tenho receio de vez em quando de elas virem em reunião presencial, elas vêm de longe, elas têm muita dificuldade. Andador, bengala. Então vamos fazer isso eu vou deixar meu telefone no chat e eu acho que esse olhar para esses idosos que são mais vulneráveis, até para mim, que sou idosa também tenho dificuldade de vez em quando de andar de ônibus, porque quando eu não conheço muito trajeto, eles fazem alguma curva. Um dia eu sair do hospital do servidor público e ele pegou a seninha e eu não sabia que ele ia fazer aquela curva na seninha que é bem sinuosa e eu tive uma fratura de costela, a gente tem que aprender também andar de ônibus. Obrigada.

**MICHELE** – Suzana, obrigada e bem-vinda, venha sempre com boas contribuições como essa. Sergio?

**SERGIO AMARAL** – Só queria complementar, como nós vivenciamos esse assunto, para nós é um assunto diário, trabalhamos com isso, ou é ativista, ou vive com esse assunto, a gente acha que todo munícipe está extremamente ligado nisso e não é verdade as pessoas não sabem o que a gente faz. A primeira missão que o secretário me deu quando me trouxe pra para a CET foi você tem que mudar a imagem que a CET é uma fábrica de multa. Aí eu sempre falei para ele que não adianta nenhuma campanha dizendo que nós não somos uma fábrica de multas, que não é assim, que a gente muda, nós multamos, faz parte das tarefas que nós temos, mas a gente faz outro sem número de coisas, uma infinidade de coisas e o munícipe não tem a menor ideia do que a gente faz. É quando a gente fala da mídia, é importante que a gente tenha nesses grandes momentos que a gente tem ‘Maio Amarelo’, ‘Semana de Mobilidade’ para mostrar o que a gente faz, para que a mídia ponha luz nas coisas que a gente faz rotineiramente é muito importante a gente trazer coisas novas para abrilhantar o evento, mas eu acho que mais importante que tudo é trazer a mídia para contar aquilo que a gente faz, para que a gente tenha mais participação do alvo que por exemplo como o Sampaio perguntou que era a questão das escolas por exemplo mas também que o munícipe saiba para onde está indo o seu imposto saiba que a gente deu 1 satisfação daquilo que a gente já faz rotineiramente então a Globo não vai ficar fazendo cobertura do CETET ao longo do ano não vai visitar a escola não tem interesse para isso mas no maio amarelo na semana da mobilidade eles vão se a gente fizer de 1 maneira atraente eles vão se a gente fizer eu concordo. Jaqueline eu não falei que o passeio era curto não eu acho que pode até aumentar um pouquinho, mas é muito pouquinho mesmo eu acho que ele cumpriu exatamente o que ele tinha então o passeio ciclístico ali dentro desse modelo ele também é um show room para outros passeios que o pessoal da bicicleta faz, eu acho que todos os atores ali têm que entender qual é o objetivo, isso que é para mim, a expectativa versus a frustração, é a gente decidir juntos qual é o objetivo desses eventos, que a gente quer, porque aí a gente avalia melhor, porque se a gente avaliar, o passeio tinha que ter 50 km, ele teve 1 km, não funcionou, mas às vezes ele funcionou sim, diante daquilo que a gente tinha colocado como meta. Então, eu acho que foi muito bom e acho que a gente tem um grande caminho pela frente acho que a gente tem trabalhado bem essa questão de controlar as narrativas, e isso aí é muito importante pra gente. Era isso que eu queria, complementar.

**MICHELE** - Obrigada, Sergio. Então fechando esse bloco. Obrigado a todos que participaram e vamos passar para a segunda pauta ‘redução de emissão de carbono com substituição de frotas de ônibus’ Simão?

**SIMÃO NETO** - Bom dia.

**LUCIAN** - Desculpa, Simão. Tudo bem? E como questão de ordem, a gente queria falar da pauta que nós solicitamos várias vezes por e-mail e mais de um conselheiro mandou e que é uma questão muito importante que é a questão sobre tarifa zero durante o segundo turno das eleições, que é uma coisa que está acontecendo em várias cidades do Brasil, é na maior parte das capitais aderiu, não é

importante só a tarifa zero, mas também ter a disponibilidade de ônibus é não no cronograma de baixos intervalos de domingo, mais de um de uma frequência maior para que as pessoas possam votar e que, como essa é uma questão muito importante, ela tem uma sensibilidade do tempo a gente tinha enviado isso por e-mail, foi pedido que isso fosse colocado na pauta e a gente queria que vocês abordassem esse assunto.

**MICHELE** - Perfeito, Lucian, eu estou com uma nota de esclarecimento do secretário de transportes e mobilidade, se você me permitir, eu vou lê-la. Esclarecendo que a prefeitura irá reforçar a frota de domingo em 30 de outubro, assim como fez o primeiro turno, e o item B, a prefeitura não disponibilizava transporte gratuito nos dias de eleição em pleitos anteriores. Então eu entendo que não será disponibilizada, tarifa zero.

**ANTONIO MATIAS** - Michelle, bom dia, posso falar? Então isso é uma decisão do supremo tribunal, ainda bem que tem o pessoal da São Paulo transporte aqui. Nós estamos falando, eu acho que a prefeitura de São Paulo, mesmo Ricardo Nunes falando que não vai acatar, tem que pensar na decisão do supremo que isso vai causar muitas ações dos contribuintes que não é o pedido de um político é uma decisão do supremo tribunal, é liberar a gratuidade no dia 30 em todas as outras votações, que é justa, principalmente na cidade de São Paulo, que dá subsídio, tem que ter esse cumprimento de retribuição aos nossos contribuintes. E acho que nós temos que repudiar essa nota do secretário e pedir para ele fazer uma nota e acatar a decisão do Supremo Tribunal Federal.

**MICHELE** - Ceará é a nota que veio do secretário, eu entendo que é uma decisão da prefeitura, que é uma decisão do executivo.

**MICHELE** - O Eduardo Castellani e a Olívia levantaram a mão, se eles puderem complementar?

**EDUARDO CASTELLANI** – Na verdade a decisão do STF reforça a necessidade de você manter o nível operacional, a quantidade de frota estabelecida em dias normais em dias da semana e o próprio ministro Barroso falou que essa é uma boa política pública, mas que não há obrigatoriedade porque para existir a obrigatoriedade deveria existir uma lei anterior e uma previsão orçamentária anterior para isso no dia da eleição, então o STF ele reforça, a importância de você ter a mesma quantidade de frota de do dia da semana, a nota do secretário, reforça que isso vai acontecer no dia 30 nas eleições, não vai ser operação normal de domingo, mas a gente hoje, não consegue colocar essa questão da tarifa e o prefeito colocou isso de maneira muito clara em entrevista, por uma impossibilidade da prefeitura de fazer isso nesse dia.

**ANTONIO MATIAS** - Desculpa, isso é um assunto foi discutido no supremo já faz 10 dias, o problema que tudo no poder público deixa para resolver em cima da hora e aí deixa na mão o coitado do contribuinte pagador da conta de todo o sistema. Quando o prefeito, citou isso, eu fui o primeiro a criticar e falei que estava andando na contra mão. Está pessoa está hoje pagando subsídios para as empresas de ônibus. Teria que liberar o ônibus, teria que liberar o táxi acessível, para os cadeirantes poder votar tranquilos, os velinhos votarem tranquilos é acho que a nota que não dá, eu acho que tinha que acompanhar. Os gerentes do poder público é a hora de tomar a decisão cabível, pensando nos eleitores e nos contribuintes da cidade, que é quem paga a conta de tudo. Eu aqui publicamente, repúdio a nota do secretário acho que seria a hora de falar com Milton Leite, que está prefeito em exercício e resolver esse problema do município da cidade de São Paulo, São Paulo, iria sair na frente, São Paulo tem os melhores secretário de transporte. Nós temos esse conselho, que é o um conselho que a gente faz tudo aqui por dentro é uma coisa maravilhosa. Mas eu não estou criticando nenhum de vocês, a minha crítica é direto ao prefeito Ricardo Nunes porque eu achei uma falta de caráter, de responsabilidade, de um de uma pessoa que assumiu um cargo de prefeito e se tem uma decisão no supremo tribunal e se ele já paga a conta das empresas de ônibus, teria que a aderir e transferir esse

benefício para as pessoas que deve ter esse benefício e as pessoas que devem agora começar a reivindicar. Porque se tem uma brecha no supremo, nós temos que encaixar aqui em São Paulo. Volta dar táxi de graça para as pessoas no dia da eleição, ônibus de graça para as pessoas se locomoverem então repudia aqui publicamente, em nome do SINTETAXI e em nome da federação dos trabalhadores em transporte, a nota do secretário é a fala do prefeito Ricardo da cidade de São Paulo. Obrigado.

**MICHELE** – Obrigada, Ceara. Sandra?

**SANDRA RAMALHOSO** - É, eu também quero reivindicar isso as pessoas estão numa situação difícil economicamente falando a gente sabe que o auxílio que está sendo dado não é suficiente nem para uma cesta básica, imagina tirar desse dinheiro ainda o transporte, acho que fica bastante complicado isso e eu vou na linha do Antônio é realmente é a maior cidade do país, a cidade mais rica do país e não oferecer isso é algo assim, nós temos que ser exemplo, eu acho que a cidade de São Paulo tem que ser exemplo para os seus municípios, para o Brasil inteiro e acho que é extremamente importante que isso aconteça, a liberação do pagamento da tarifa para mesmas pessoas com deficiência, que as vezes para votar, precisam pegar um táxi que sai caro. Mas nem que não seja isso, mas que seja o transporte público, tem que ser, é garantido, é um transporte, é o direito de ir e vir. Então eu acho que nós aqui defendemos o que eu direito de ir e vir então transporte tem que ser garantido para todos. Obrigado.

**MICHELE** - Obrigada, Sandra. Sampaio?

**SAMPAIO** - É quem que abriu a reunião para nós aqui?

**MICHELE** - Foi o secretário Trunkl.

**SAMPAIO** - Que foi embora? Ele está aí, ele não poderia ter lido porque a gente está falando o tempo inteiro que o secretário não aparece, o secretário não vem que ele dá pouca importância para a gente, que ele dá banana para gente, vem um representante? Tudo bem é um subsecretário que não está na reunião? Ele está na reunião? Ele já desligou? Como é que funciona isso?

**MICHELE** - Não sei, Sampaio.

**SAMPAIO** - Não sabe, então eu acho que isso mostra qual é o respeito que esta prefeitura está tendo que esta administração está, tento em relação ao conselho, isso é uma coisa. Segundo, estão renegando o símbolo de São Paulo, que está estabelecido no seu brasão de eu conduzo e não sou conduzido, porque é isso que eles estão fazendo, de não dar gratuidade é estar sendo conduzido por uma política nefasta para o país. Quando São Paulo deveria dar o exemplo para o país, der a gratuidade e mostrar para o país a importância da mobilidade e da eleição, ele foge dizendo, olha, não vou poder fazer. Claro que a gente sabe que pode fazer. A política tarifária é péssima dessa prefeitura. Ela poderia muito bem ter a ter colocado isso. Então olha, podem falar o que quiserem. É evidente que a questão política que está por trás disso, dessa decisão, não vai nos convencer questão técnica, não vai nos convencer que estão preocupados nada. A gente tem claramente. Foi um erro grande dessa administração. Não dar a gratuidade, não sair à frente como a maior cidade da América Latina, mostrando a importância da eleição, mostrando a importância que existe do pobre, do miserável, que não está tendo dinheiro. Para fazer absolutamente nada ele poder ter acesso à cidadania, então olha, eu acho que foi um é, eu não estou surpreso com quem o prefeito vem andando ultimamente. Eu não estou surpreso e eu continuo assim, decepcionado com essa administração e agora mais um tijolinho de decepção para com ele.

**MICHELE** - Vamos lá, próxima Leandro?

**LEANDRO CHEMALLE** – Só queria dar uma contribuição rápida sobre essa falta de eleição, porque assim são 2 assuntos distintos que vão sendo um pouco confundidos, que é o quê? Uma questão é a questão da gratuidade, que tenha decisão do STF e ok o prefeito já falou sobre isso agora, o que é mais sério e que eu venho alertando é em relação à oferta de ônibus no dia de eleição o que aconteceu nesse ano repetiu a mesma coisa que aconteceu em outras eleições eu sempre confiro isso porque eu trabalho no dia da eleição eu circulo por muitos colégios. E eu vejo os intervalos dos ônibus e assim essa história de que a existe um reforço na frota. Desculpem-me, é mentira. Eu já conferi várias linhas de bairro e não existe reforço. A oferta de ônibus é rigorosamente a mesma tabela de domingo não existe tabela de sábado a eleição no primeiro turno agora foi tabela de domingo piorada porque piorada porque a demanda é muito maior o ônibus não consegue ser pontual como ele é num domingo normal e, portanto, ela acaba sendo muito piorada e as linhas todas atrasam, porque o intervalo de domingo ele é justo, a tabela conta com menos carros porque ela conta que as viagens vão ser rápidas e elas não foram eu tive casos que eu vi tipo uma e meia da tarde, ônibus voltando de Pinheiros para Jardim Ângela deixando passageiro na marginal porque é uma e meia da tarde estava completamente entupido, não cabia ninguém. Quando acontece de domingo, não acontece, só acontece porque eles são a quantidade de passageiros foi informado o dado aí acima de 40%. Além da questão da tarifa, que é uma discussão importante para fazer no longo prazo, é que a SPTRANS se comprometa a ofertar a tabela de dia útil no segundo turno. Isso que tem que ser feito porque existe também a questão das linhas que não rodam de final de semana que não rodaram no ultimo domingo e essas linhas, muitas delas, atingem pontas de bairro, atingem alto de Morros na região da periferia, região de favela, e essas linhas não rodam de domingo. E aí acontece o morador da Extrema periferia é que não tenho transporte para descer até o centro regional do bairro dele onde está o colégio ou escola que ele vota, então isso de não rodar todas as linhas, 100% das linhas no dia de eleição é um absurdo que tem se repetido há muito tempo, então são 2 pautas. Eu entendo a questão da tarifa que está colocada Já foi respondida, mais a questão da oferta de ônibus não foi respondida, não foi abordada. O que a gente queria solicitar aqui com uma resolução, não é uma indicação do CMTT é que a prefeitura/ SPTRANS se comprometa no domingo do segundo turno aplicar tabela de dia útil 100% das partidas do dia útil no domingo é uma coisa objetiva e clara isso não depende do STF, nem nada é uma decisão do prefeito acho que até do secretário. Para que o domingo de segundo turno rode a tabela completa para esse é um ponto importante e tem um agravante nisso ainda, quem trabalha na eleição sempre tem dificuldade, porque as linhas da tabela de domingo elas começam a rodar um pouquinho mais tarde. E quem trabalha e precisa chegar 06h30min ou 07h00min em alguns colégios, ele não mora tão perto, ele acaba sendo obrigado a pegar transporte por aplicativo, porque os ônibus não começam tão cedo e a rede noturna termina às 04h00min, então é esse o ponto que eu queria destacar e deixar claro, o Eduardo já tinha falado um pouco mais cedo a solicitação aqui, além do passe livre, que é outro tema mais específico que eu, acho que o CMTT pode encaminhar e como resolução do conselho, encaminha pra prefeitura/SPTRANS é aplicar a tabela de dia útil no segundo turno. Acho que isso já vai resolver, vai ajudar muito coisa, acho que ajuda mais que o passe livre.

**MICHELE** - Leandro, sim, mas isso ele já se comprometeu. Secretário de transportes.

**LEANDRO CHEMALLE** - Não, o que está comprometido é reforço da frota, um reforço que não é possível de ser medido.

**DAWTON GAIA** - Leandro, tudo bem, nós já entendemos. Você colocou o seu ponto, está bem colocado. Nós vamos fazer o encaminhamento, não se preocupe. Eu acho que a gente tem que dar voz às outras pessoas que estão querendo falar aqui, o Carlos Alberto está querendo falar, mas não nos entendemos.

**DIEGO GUIMARAES PEREIRA** - Mas o Leandro pode falar à vontade. Nós estamos ouvindo. Ele pode ficar tranquilo, a gente espera.

**DAWTON GAIA** - Nós também estamos ouvindo. Eu só não gostei que ele fosse repetitivo, porque é o que está acontecendo. Nós já entendemos o que ele está colocando.

**DIEGO GUIMARAES PEREIRA** - Sim, mas tem bastante coisa repetitiva aqui que a gente também tem bastante paciência, mas que vocês tem que ter paciência para ouvir os conselheiros eleitos.

**DAWTON GAIA** - Nós temos paciência, estamos ouvindo, mas tem muitas pessoas aqui na reunião que a gente gostaria de respeitar. Não tem problema nenhum, está super aberta, as falas não, ninguém tá bloqueando ninguém, é bom que fique claro isso aqui, a ideia não é bloquear é que todos possam falar e vamos continuar, pode falar Carlos se o Leandro quiser voltar depois, pode voltar não tem problema nenhum, mas fale Carlos, depois o Diego, depois a gente volta não tem.

**CARLOS ALBERTO** - Não eu. Eu só queria fazer um pequeno esclarecimento, para aqueles que entenderam que o STF obrigou a concessão da gratuidade na eleição, não é verdade, ele apenas sugeriu dentro da capacidade de cada prefeitura adotar ou não essa prática. Não há obrigatoriedade na assunção dessa hipótese, só isso.

**MICHELE** - Obrigada pelo esclarecimento, Carlos. Diego pode seguir.

**DIEGO GUIMARAES PEREIRA** - Carlos acho que boa parte do pessoal já tinha entendido isso, diversas capitais já assumiram o compromisso de complementar a gratuidade tendo a visão democrática da participação nas eleições, era mais da metade das capitais do país já adotaram essa questão e aqui nós estamos para discutir, o Conselho municipal de transportes que tem a capacidade de discutir as questões técnicas que impedem isso, eu queria que a prefeitura colocasse aqui para gente os elementos técnicos que estão impedindo só questão tarifária, não é o suficiente para impedir o sistema de remuneração da prefeitura para as empresas parceiras no transporte público da cidade já daria conta de oferecer a gratuidade num único dia e reforçar a participação nas eleições aqui na cidade de São Paulo, vejam, nós temos um índice de abstenção na cidade de São Paulo que é superior há muitas capitais e há muitos lugares do país o impeditivo do transporte na cidade, uma cidade com a locomoção tão difícil como São Paulo impede que as pessoas de fato vão votar, não é admissível uma cidade do tamanho de São Paulo, ainda sofra uma questão democrática de acesso às pessoas ao local de votação impedidas por questão tarifária, então a iniciativa do STF de deixar livre para a cidade escolherem era entendendo a consciência democrática de alguns prefeitos iriam se sobrepor, as razões políticas que iriam impedir isso, mas não é o que nós estamos vendo aqui em São Paulo, tanto que vocês, responsáveis aí por apresentar questões técnicas, não estão nos apresentando vim aqui fazer um apelo que vocês, discutam então as questões técnicas que estão impedindo a implementação da gratuidade porque o que está bem evidente aqui para todos os conselheiros é que não tem nenhuma questão técnica, é uma questão política, uma questão é de decisão política para impedir de fato que as pessoas vão votar e que se mantém índice de abstenção do jeito que está aqui nessa cidade, acho que isso é Inadmissível, acho que a gente devia fazer essa discussão com mais seriedade e aí outro ponto que não está Colocando o mínimo que deveria ser feito. É um mínimo é que se oferecesse a frota dos dias úteis, seria o mínimo, mas não queremos mínimo, nós queremos máximo, e o máximo que as pessoas têm o direito de votar se tenho direito a essa ou transporte gratuito que é sim, hoje um impeditivo para que as pessoas possam votar.

**MICHELE** – Obrigada. Dawton?

**DAWTON GAIA** – O que a gente pode é fazer os encaminhamentos as áreas técnicas, que é quem pode estar respondendo esses questionamentos e quais os motivos que levaram a essa decisão. O que nós fizemos aqui foi à leitura da decisão tomada pelo Dr. Gilmar que é o secretário executivo de SETRAM. Mas a discussão e as colocações que vocês estão fazendo nós estamos acatando, vamos fazer o encaminhamento esse é o nosso papel aqui.

**MICHELE** – Dawton a Olivia levantou a mão, talvez ela traga algum complemento.

**OLIVIA AROUCHA** - Bom dia, pessoal, na verdade é um esclarecimento. Eu estou aqui acompanhando como convidada, não tinha nenhum tema hoje abordado que fosse da minha competência e esse tema não estava na pauta até onde eu lembro, porque se tivesse, a gente está trazendo aqui elementos para discutir isso.

**DIEGO GUIMARAES PEREIRA** - Olívia, desculpa te interromper, mas eu fiz um pedido de inclusão na pauta a alguns dias e nem responder o e-mail responderam, obrigado.

**OLIVIA AROUCHA** - Tudo bem Diego, mas não sou eu que cuido da pauta, não chegou para nós e nós sempre fazemos uma avaliação antes, a gente tem um histórico e no dia da eleição passada a frota disponibilizada a programação foi de sábado, são 2000 ônibus a mais na frota, além do domingo, e nós fazemos o acompanhamento dos passageiros como que foi esse desempenho? Nós temos um histórico, mas eu não tenho os dessa data do dia 2 aqui para mostrar, estou fazendo essa intervenção exatamente para dizer que, como não estava na pauta, à gente não trouxe isso, mas o que acontece geralmente a gente coloca, por exemplo, uma frota de sábado, a demanda é inferior à demanda de um sábado, ou seja, ela é superior a de um domingo, mas ela é inferior a de um sábado e muito inferior de 1 dia útil. Então a gente faz esses estudos, por região da cidade avalia tudo e adota se algum parâmetro para definir qual é a frota? Eu só queria fazer esse esclarecimento, não queria entrar em debate. Se for uma coisa que precisa ser discutida, a gente vai ter que esclarecer de outra forma. Obrigada.

**MICHELE** – Obrigada Olivia. Sampaio?

**SAMPAIO** - Eu não vou nem discutir a questão técnica que não é o que está orientando, o que está orientando é a questão política. Quando se fala aqui, qual foi a observação técnica? Olha normalmente sobra é um pouco mais, não sei o que lá de pessoas de demanda. A gente está dizendo que tem pessoas que não tem condição de pagar e elas não estão nem saindo de casa. Então não há que se dizer que não houve demanda, porque as pessoas não saem de casa porque elas vão ter que pagar 4 e 40, 8 e 80. É isso que nós estamos falando, e essa é uma decisão política. Então não adianta a gente. Não adianta encaminhar, não adianta nada aqui, a gente está no tal do esperando nós só podemos esperar porque a decisão política é muito clara, a ausência do secretário no CMTT mostra que é política, a saída do adjunto depois de só abrir mostra que é a política, a carta do secretário mostra que foi política, é isso. Quer dar um verniz técnico, não tem verniz técnico, é uma questão de política, é que nem a questão do deficiente a nós não vamos colocar o deficiente porque não tem pedindo ônibus. Foi só começar a colocar que eles apareceram. É isso que nós estamos falando. As pessoas não estão indo votar porque elas não saem de casa essa é a que todo mundo aqui tem que ter consciência é que é isto. Este governo da prefeitura de São Paulo não está olhando para isso, ou melhor, está olhando e não está querendo fazer essa liderança no país, não está querendo mostrar para o país que é importante a eleição, que nós sabemos que tem fome, que nós sabemos que tem desemprego, que não há dinheiro. É isso que a prefeitura deveria mostrar e política não quer mostrar só isso. Não tem a questão técnica. A gente sabe que às vezes ela é muito utilizada, nós vamos colocar +2000 ônibus, tá bom, bacana, ótimo, legal, mas aqui entre nós aqui, sabe? Esse tipo de argumento não deveria nem aparecer.

**DAWTON GAIA** - Sampaio, querendo ou não ela não estava na pauta, embora vocês tenham pedido. Eu acho que a gente, não calma...

**SAMPAIO** - Você vai por formalidade, Dawton, já conversamos, já falamos. Todo ok, bacana é isso. Então está bom, então vamos para frente.

**MICHELE** – Sampaio é que a questão técnica é o que cabe a nós. A decisão política cabe ao prefeito.

**SAMPAIO** - Já foi falado que não é problema de vocês. Nós já sabemos. A gente vive falando isso. A gente sabe que não é um problema da prefeitura, não estamos nessa discussão, você entendeu?

**DAWTON GAIA** - Entendi. Vamos dar continuidade da nossa pauta e, se for o caso, a gente tem uma pauta separada, mas eu acho que não é o caso de fazer isso aqui agora. Acho que não tem, não está na pauta. Então a gente não pode abrir.

**MICHELE** – Dawton só um minuto. O secretário adjunto trunkl levantou a mão, pode prosseguir.

**ALEXANDRE TRUNKL** - Só para constar, eu tive que me ausentar porque entrei no elevador, eu estava em deslocamento e graças a Deus isso aqui é gravado se o senhor Sampaio quiser, é só verificar. Eu estou presente aqui, estou à disposição, e estou representando o secretário, que é o titular da pasta. É lógico que aqui não é fórum político, viu senhor Sampaio, então, tem que nos abster da questão política. Aqui é um fórum técnico. Tá bom, obrigado.

**SAMPAIO** - Onde está escrito que aqui é técnico, senhor Trunkl? Onde está escrito que é técnico?

**DIEGO GUIMARAES PEREIRA** – O Trunkl aproveitando a sua fala gostaria que você já apresentasse os elementos técnicos então para o impeditivo da gratuidade, já que é uma discussão técnica, não tem ninguém com maior capacidade para apresentar os elementos, por favor.

**MICHELE** - Diego, se você permitir, vamos seguindo as pautas e entraria como informe, esse assunto pode ser?

**DIEGO GUIMARAES PEREIRA** - Não, eu não concordo. Eu fiz o pedido de inclusão na pauta há vários dias atrás, é um assunto emergencial está na sociedade toda discutindo isso e não teremos tempo futuro para discussão Futura, porque a gente tem as eleições e menos de 10 dias. Então a discussão tem que ser feita hoje e se em elementos técnicos. Este conselho exige que sejam apresentados elementos técnicos.

**DAWTON GAIA** - Vocês vão me desculpar, mas eu vou interromper, eu não vou permitir que isso que isso ocorra vocês quer uma pauta? Vamos marcar uma reunião que não vai ser agora porque ela não estava na pauta. Os elementos técnicos têm que ser alguém da área técnica pra poder fazer esse...

**SAMPAIO** - Mas a carta do secretário não fala em elementos técnicos. Se ele escreveu, é porque ele tem esses elementos técnicos, traz para nós. A Sandra está aqui, é da executiva, eu sou da executiva, a gente fala de pauta, então a gente também acha importante.

**DAWTON GAIA** - Eu não estou dizendo que nós não vamos fazer, eu estou dizendo que nós não vamos colocar nesta reunião hoje porque ela não está na pauta. Nós não vamos colocar, eu acho que é assim que tem que funcionar.

**SAMPAIO** - Então não vai pôr nunca, Dawton, porque essa discussão é só hoje, não tem amanhã.

**DIEGO GUIMARAES PEREIRA** - Mas o Dawton quem define a pauta é você? Quem define a pauta do conselho é você? É a Michele? A gente como conselho, fizemos um pedido formal para inclusão na pauta e vocês não acataram o pedido. Nós estamos fazendo somente aqui o pedido que seja incluído

na pauta. Não temos tempo hábil para outra reunião que fazer depois da eleição. Não adianta apenas fazer função técnica que a prefeitura apresente a discussão técnica hoje. Pedido com dias de antecedência. O secretário, o representante do secretário está aqui. Ele pode colocar os elementos técnicos, por que não apresenta?

**DAWTON** - Não é hoje que vai ser colocado porque ele não está na pauta, quem fez a resposta foi o doutor Gilmar. Então eu acho que quem tem que dar resposta é a SPTRANS junto com o dr Gilmar, e não será hoje com certeza que será feito isso não será hoje que não está na pauta...

**DIEGO GUIMARAES PEREIRA** - Você se compromete a fazer isso antes do dia da eleição Dawton? O Trunkl que está aqui se compromete em nome do secretário, a apresentar os elementos técnicos antes da eleição?

**DAWTON GAIA** - Eu me comprometo e fazer o encaminhamento do pedido de vocês, isso é o nosso compromisso. Mas eu. Então nós vamos fazer novamente, nós vamos fazer novamente. Não. Vamos.

**DIEGO GUIMARAES PEREIRA** - Encaminhamento do pedido eu já fiz, não precisa encaminhar para ninguém. Eu mesmo faço um pedido, você não precisa fazer o pedido por mim. Só que a prefeitura está se recusando a fazer a discussão este que está sendo apresentado aqui. Acho que cabe, inclusive, uma denúncia.

**MICHELE** - Ele fez uma nota e nós Lemos a nota.

**DIEGO GUIMARAES PEREIRA** - Eu acho que cabe, inclusive, uma denúncia no Ministério público. A prefeitura não está apresentando os elementos técnicos que impedem a gratuidade no transporte para o cidadão da cidade de São Paulo. Isso é muito grave que está acontecendo aqui. Está nítido que é uma decisão política para impedir as pessoas de votar isso. Se não for uma discussão política, não tem o que é.

**DAWTON GAIA** - Vocês estão querendo trazer a discussão política para nossa câmara e não é o fórum e nós não vamos fazer isso aqui porque não cabe aqui.

**DIEGO GUIMARAES PEREIRA** - Dawton, quem está fazendo isso é o secretário de transporte, não somos nós.

**DAWTON GAIA** – Eu quero saber o seguinte nós vamos continuar com nossas pautas? Eu já estou me comprometendo em fazer o encaminhamento dessa pauta e lógico que se for possível, nós vamos fazer antes das eleições não tem problema nenhum, o que nós precisamos é dar encaminhamento a nossa pauta.

**SANDRA RAMALHOSO** - Eu posso falar?

**MICHELE** - Rapidamente, Sandra, rápido de verdade.

**SANDRA RAMALHOSO** – É bem rápido, é o mesmo assunto, porque a Secretaria, como o governo está impedindo o direito de ir e vir das pessoas e de se manifestar, porque agora vocês não estão impedindo até o direito de se falar sobre, a gente esta querendo uma resposta do governo o Trunkl esta ai, então por que ele não apresenta? Sabe o que está acontecendo? Qual é um impeditivo? Por que a cidade mais rica do país não pode oferecer transporte gratuito para as pessoas irem votar? Isso é um impeditivo, isso é coronelismo. Só lembro quem paga, é isso.

**MICHELE** - Sandra, todas as colocações vão ser levadas ao secretário e nós daremos um retorno para vocês. Podemos seguir as pautas.

**LUCIAN** - Não, porque tem mãos levantadas com colocações.

**DAWTON GAIA** - Vou pedir que fosse breve para gente dar continuidade a nossa pauta.

**LUCIAN** - Serei breve, primeiro o conselho municipal de trânsito e transporte, os conselheiros pediram para incluir isso na pauta mais de uma vez, não foi incluído nós fizemos solicitação, vocês escolheram, mas apesar dessa justificativa de que não podemos discutir porque não está na pauta, tanto é que vocês estão cientes que tem uma nota do secretário falando então vocês estão cientes, estão usando um artifício burocrático de que formalmente, não está numa lista de pautas e vocês estão se colocando atrás disso para não querer dar uma resposta sobre o assunto isso é extremamente problemático, para dizer, no mínimo, como a gente está falando do direito de votar, que a gente não pode impor à população um custo de 10 reais para poder ir votar isso é mais que problemático isso é antidemocrático a gente está colocando isso e a gente pede que isso não seja escondido atrás de um de um simples questão de não estar numa lista de itens.

**DAWTON GAIA** - Lucian, me desculpe, eu vou te interromper por que ninguém está recusando a pauta, estou dizendo que nós vamos fazer um encaminhamento, nós vamos fazer encaminhamento, dizer que não foi pautado, o assunto foi tão importante aqui, foi tão foi tão pautado hoje que eu acho que merece uma reunião específica, então não, eu não é aqui que precisa trazer os elementos técnicos e as pessoas que vão trazer os elementos técnicos nós vamos chama-los para aposentarem para nós, é isso, ninguém está recusando nada. Eu acho que a gente poderia dar continuidade as nossas pautas e trazer essa pauta para um para outro dia. Vou levar isso para o secretário, esta aqui o Trunkl que é o representante do secretário nós vamos levar isso se ele concordar, a gente traz essa pauta e outro dia. O que eu acho que nós precisamos é dar continuidade as pautas, porque se nós ficarmos batendo nessa tecla, não vai dar em nada, porque as pessoas que deviam estar respondendo talvez não estejam aqui e não trouxeram material para poder apresentar, então não tem, por que.

**MICHELE** - Então, só passar a palavra para o secretário Trunkl.

**LUCIAN** - Não, eu não terminei de falar. Então, continuando sobre a nota, tanto já circulou internamente que tem uma nota resposta, sobre nota especificamente o adjetivo mais bonito e elegante que consigo usar para descrever é covarde porque nem para falar com todas as letras que a prefeitura não quer dar tarifa zero no dia da eleição o jeito que a nota foi escrita é covarde e simplesmente colocar o item dois nunca demos tarifa zero em eleições anteriores nem responde o nosso questionamento, que é se vai ter ou não vai ter tarifa zero, essa é a redação tão escusa que é a forma de comunicar, de tirar o corpo fora, de não querer assumir um compromisso democrático com a população da cidade. A gente está aqui para discutir política pública e o sistema de transporte que vai levar as pessoas para poder votar é o cúmulo da política pública e a gente faz uma discussão política, esse conselho serve para discutir políticas, são as políticas de transporte, e por que as pessoas circulam na cidade no domingo do segundo turno para poder votar e a gente tem esse questionamento e vocês nem para dar uma resposta, deram uma resposta horrível, que não corresponde àquilo que foi perguntado. Na hora de ler a Michele ficou constrangida de falar, leu o segundo item nunca dê tarifa zero nos pleitos anteriores que ela teve que complementar. Eu estou inferindo que não vai ter tarifa zero. No domingo dessa eleição.

**DAWTON GAIA** - Lucian, você me desculpa, você não está escutando o que eu estou colocando aqui para vocês. Eu estou me propondo a levar para fazer uma pauta específica sobre isso. Aqui, nós não vamos chegar a lugar nenhum vamos ficar discutindo uma coisa que não vai chegar a lugar nenhum. Eu vou pedir...

**LUCIAN** - Eu te escutei Dawton é que eu não tinha terminado de falar. Eu tenho que falar a nossa posição, nós também repudiamos essa nota e eu tenho que falar que ela é, no mínimo covarde, porque ela não respondeu o que foi questionado.

**DAWTON GAIA** - Tudo bem, nós vamos colocar isso na nossa na ata de reunião. Não se preocupe nós vamos colocar.

**MICHELE** - Vamos passar a palavra para o secretário, talvez ele possa esclarecer?

**LUCIAN** - E aproveita que está aqui que apresente o motivo, se tem algum motivo, contrário ou não.

**MICHELE** - Secretário.

**ALEXANDRE TRUNKL** – Quero só colocar o seguinte, com relação a esse assunto, a área competente o interlocutor competente que é doutor Gilmar, que é o secretário executivo de SETRAM se manifestou. Então é lógico, não sei se ele está presente aqui na reunião, ele que deve se posicionar a respeito do questionamento de vocês é só isso porque nós da SMT é mobilidade e trânsito e tem a Secretaria executiva de SETRAM que cuida de toda a questão de transporte, só para colocar essa questão de competência na resposta é isso. Vocês podem questionar o que tiver que questionar lógico, mas ele como área competente, com uma pessoa competente vai responder.

**LUCIAN** - Faltou dizer se a SMT recomenda pela indicação do tarifa zero no domingo, não. A gente quer que a SMT se pronuncie sobre isso. Essa interface, uma recomendação.

**MICHELE** - Lucian, ele foi Claro, é de governança da SETREM, nós vamos passar todos os registros, tudo que foi falado nós vamos encaminhar.

**LUCIAN** - Ele falou que é questão exclusiva da SETRAM a gente que se pronuncie em favor da tarifa zero no domingo. É isso que a gente quer também.

**ANTONIO MATIAS** – Secretário é o Ceara falando a gente sabe que o problema não é de vocês, funcionários públicos, não é dos secretários, não é da pessoal da São Paulo Transporte todos nós aqui conselheiros, sabemos disso. A minha posição como presidente do sindicato, e vice-presidente da maior federação de transportes do país. É sobre a nota de repúdio, porque e não é só na nota, é na palavra do prefeito Ricardo Nunes, porque eu tenho palavra, eu tenho decisão própria, eu sou do MDB, sou vice-presidente municipal do MDB, já fui contra essa colocação dele, desse momento mais necessário, que é para mostrar a democracia, mostrar por que nós chegamos na cidade de São Paulo, administrando, fazer dá esse benefício aos contribuintes, não é nada a ver com vocês que são funcionários o nosso problema maior é com a decisão do chefe maior prefeito Ricardo Nunes, deu uma declaração errada no momento errado, num momento difícil e aí passa a ordem para todo mundo. Foi onde eu fiz o meu apelo, que se alguém me falasse com o prefeito em exercício Milton leite, tinha certeza. Conhecendo o prefeito em exercício Milton leite, o vereador dessa cidade, ele tomava a decisão cabível para facilitar a vida do povo. A nossa nota de repúdio é sobre a palavra do prefeito Ricardo Nunes. Isso quem está falando é o emedebista falando para o prefeito da cidade, porque eu tenho lado, eu tenho posição, eu sou munícipe e eu defendo o munícipe tem nada a ver com vocês. Funcionários públicos pelo contrário, eu sou o maior defensor de todos vocês, porque fazem um trabalho brilhante. Desenvolve a parte técnica que não tem outro no país que nem tem aqui na parte de mobilidade de São Paulo. Então essa é o nosso ponto repúdio à nota do Dr. Gilmar, mas de repúdio principal ao prefeito Ricardo Nunes, então vamos tocar nossa pauta, por favor.

**DAWTON GAIA** - É isso aí, vamos tocar eu se for eu não vou abrir mais palavras para essa pauta para esta nesse assunto. Eu quero continuar nossas pautas aqui pra gente concluir essa reunião. Então? Redução de emissão de carbono, com a substituição da frota.

**LEANDRO CHEMALLE** – Eu tinha pedido a bastante tempo e é rápido só para deixar Claro que são dois encaminhamentos uma coisa é a tarifa zero e outra coisa independente é a questão da oferta de dia útil, que seja levado às 2 demandas de forma independente uma da outra, tá? Tabela de dia útil no dia da eleição. Só queria destacar isso. Obrigado.

**LUCIAN** - E o compromisso de que essa reunião será feita na semana que vem o quanto antes, melhor de preferência para terça-feira.

**MICHELE** - Vamos seguir. Simão?

**SIMÃO NETO** - Bom dia! O tema é meta de redução de emissão de poluentes, tema que hoje está sendo abordado em nível mundial, para nós não é um tema novo a São Paulo transporte através desta superintendência que hoje eu estou à frente, que é subordinado à diretoria de operações, o Wagner Chagas é o nosso diretor, está aqui presente, ela tem dentre as suas atribuições estar fomentando o desenvolvimento de tecnologias para aplicação no sistema de transporte sobre pneus, que circula aqui na cidade de São Paulo e dentro desse fomento está incluído também a busca de tecnologias limpas, buscando melhor qualidade de vida para a população da cidade. E o tema específico que nos pediram para abordar hoje que nós temos várias frentes de trabalho nesse tema são a meta 68 da administração, que é atingir as 100% é de cumprimento das metas individuais de redução de emissões de poluentes de gases de efeito estufa, da frota de ônibus, especificamente ônibus de transporte público municipal daqui da cidade e o que seriam essas metas individuais? É a redução dos óxidos de nitrogênio, do material particulado e do dióxido de carbono em percentuais de 25% nos óxidos de nitrogênio, 40% do material particulado de 12 dos dióxidos de carbono em relação à frota que operava em dezembro de 2020, o nosso ponto de partida era os valores de emissões da frota que circulava em dezembro de 2020. A gente reduzir nesses percentuais comentados. Então, para isso, antes até de abordar essa questão, vou passar algumas alguns dados mais conceituais. Em primeiro lugar em relação à nossa frota, nós temos cinco tipos de veículos circulando na cidade, veículos de pequeno porte que são os Mini ônibus com capacidade aí superior a 35 passageiros, mini ônibus com capacidade superior a 50, os básicos com capacidade superior a 70 passageiros, os padrão que variam de tamanho de capacidade entre 13 e 15 m, indo de 80 até próximo de 95 passageiros e articulados de 18 a 23 m também alternando a capacidade de passageiros é importante nós fazemos menção em relação a isso porque cada tipologia tem um consumo e tem resultados de emissões diferentes, em função do seu tamanho, da sua capacidade de carga e que isso reflete diretamente em consumo. E por que eu estou falando em consumo? Porque essa meta na realidade, nós acabamos utilizando um cálculo, para poder chegar aos resultados de emissões que se utiliza de alguns parâmetros para a gente chegar nesse cálculo, é a quilometragem rodada para cada tipo de veículo desses que está circulando na cidade, o consumo de combustível, os fatores de emissões que são dados, obtidos junto a CETESB, não sei se todos têm conhecimento, mas todo veículo automotor que circula no território nacional, ele é obrigado a atender limites de emissões definidos pela esfera federal pelos órgãos competentes. Na cidade de São Paulo, nós temos ônibus que estão enquadrados em fases, tínhamos hoje nós estamos praticamente zerando em fases diferentes do PROCONVE que definem os limites de emissões para esses tipos de veículos e nós tínhamos PROCONVE P5, com limites de emissões de poluentes para determinados tipos de veículos fabricados até 2011 e a fase P7, que é a fase que está em vigor hoje no território nacional para veículos fabricados a partir de 2012 até os dias de hoje, para o próximo ano nós vamos ter P8. Essas fases, o pessoal associa muito as legislações europeias por isso o pessoal comenta muito em euro 3

euro 5 euro 6. Então, esses seriam os dados de entrada a partir daí, o que nós fizemos? Analisamos consumo, veículo a veículo, quilometragem rodada e assim sucessivamente, da frota que operava em dezembro de 2020 e de lá extraímos os valores de emissão de NOX, material particulado e CO2 dessa frota, para vocês terem uma ideia, frota emitia 302 t de NOX, 3,32 t de material particulado e 106900 t de CO2. As ações principais que chegaram ao resultado de hoje, porque essa meta ela tem que ser cumprida, esse 100% das metas individuais tem que ser cumprida até dezembro de 2024, e as ações de renovação de frota da substituição de veículos EURO 3, que eram os veículos mais poluentes que estavam circulando na cidade para veículos EURO 5 ao longo desse período, elas já proporcionaram aí um ganho de emissões, principalmente NOX e material particulado, além de uma otimização que já vem ocorrendo gradativamente no nosso sistema, que também contribuiu para esse resultado. Hoje, qual é o resultado que nós temos por mês de setembro, nós conseguimos reduzir aproximadamente 21% do NOX, 38% de material particulado e 3,75 do CO2 nesse caso aqui a gente sempre considera CO2 de origem fóssil, então nós, dentro da meta geral, nós estamos nesse patamar quando eu considero atingir 100% do cumprimento da meta, nós hoje estamos próximos de 70% quando a gente utiliza o cálculo de media simples do percentual de cumprimento individual de cada uma das metas de redução, toda essa equação, toda essa metodologia, ela está contida no nosso plano de metas, isso é, é público nós discutimos isso com entidades, do mercado que tratam das questões ambientais para definir a metodologia e esse é um acompanhamento que nós fazemos mensalmente, então nós pegamos da nossa área de planejamento, percurso mensal e daí nós extraímos a quilometragem, pegamos os consumos dessa frota e aí nós calculamos periodicamente, especificamente o CO2 está diretamente associado ao consumo de combustível, então para atingirmos as metas de CO2 ou aumentamos a velocidade média, que é um dos pontos que nos possibilita com maior velocidade, economizar combustível e reduzir, então uma ação de aumento de velocidade traz resultados positivos, mas ação principal nesse caso é nós substituímos o combustível fóssil por combustível não fóssil que isso, inclusive, está previsto em legislação nos nossos contratos, essa meta, ela acaba caminhando paralelamente com outras metas outras obrigações, inclusive legais para esse fim. Então, assim, linhas gerais, especificamente em relação a essa meta nesse patamar, nesse estágio que nós estamos. Então assim eu procurei ser o mais rápido possível breve, que eu sei que acabaram tomando bastante tempo, os outros assuntos e acho que tem mais pauta pelo que eu estou vendo aqui, mas eu vou me colocar a disposição para tentar responder todas as perguntas e aquilo que de repente eu não tiver resposta de imediato me comprometo a buscar ela. Se responder a todas.

**MICHELE** – Simão, muito obrigada. Já tem dois pedidos de contribuição. Helio pode seguir.

**HÉLIO WICHER** - Bom dia, Simão obrigado pela explicação sobre a redução e a situação atual, mas eu queria que, se possível, você comentasse essa política pública que acredito que seja mais importante para se atingir as metas colocadas na política de mudança do clima, que é a redução das emissões, até zerar as emissões se não me engano, até 2038. Acho que muitos aqui devem ter visto que semana ou no final da semana passada, um ofício da SPTRANS foi encaminhado para as concessionárias, proibindo que novos veículos a diesel fossem adquiridos pelas concessionárias no processo de substituição da frota esse processo, tem um espaço, de discussão e de apoio técnico específico, que é o CONFROTA que a gente tenta acompanhar também com uma maior dificuldade, mas enfim, tem esse espaço que deveria apresentar de forma transparente como seria esse processo de substituição e infelizmente a gente não tem informações relativas a esse processo, o cronograma, especialmente substituição da frota, que seria o principal instrumento para a gente poder acompanhar a forma como será feita essa transição ele chegou a ser entregue, antes da pandemia havia o compromisso de uma atualização desse cronograma e ele até hoje nunca foi entregue. A gente fez diversos pedidos até via LAI para SPTRANS, para que é tivéssemos acesso, como determina

a lei e o próprio contrato entre as empresas dos eventos de substituição da frota, e isso ainda não veio a público então eu pediria que você pudesse, esclarecer um pouco como está ocorrendo isso, se já existe um novo cronograma, se há uma previsão de como ocorrerá substituição dessa frota. Enfim, detalhar um pouco melhor esse processo que acredito que daria conta de toda a redução necessária e prevista em lei para o município.

**SIMÃO NETO** - Perfeito, vamos lá, obrigado aí pela pergunta. Eu acho que é bem oportuno, porque uma está diretamente ligada, em relação à questão da lei que é 16802 de tudo que você citou, não sei se todos os presentes tem conhecimento até um pouco tentar abordar rapidamente. Ela estabelece dois Marcos, que é de 20 anos da assinatura da lei, por isso que ele comentou 2038, que é o último Marco da lei, que prevê a redução de 50% de CO2 de origem fóssil da frota que circulava em dezembro de 2016, é assim que a lei aborda, nós temos que reduzir 50% das emissões que estavam sendo geradas pela frota que operava em dezembro de 16 é 90% de material particulado e 80 de NOX. É quando nós estamos num processo licitatório que nós fizemos em função da lei nós já inserimos nos nossos contratos, um cronograma de redução anual, ou seja, nós acabamos sendo mais restritivos do que a lei. Tem motivos para isso, para que a gente pudesse fazer um planejamento financeiro que a própria indústria se adequasse a essa realidade. Então, o que nós temos hoje nos contratos é um cronograma de redução anual que vem ao encontro dessas duas fases da lei dos 10 e dos 20 anos. O contrato também previa que as empresas tinham que apresentar o cronograma que o Helio acabou de citar aqui, e estando de acordo com os requisitos do contrato e da lei, eles teriam 12 meses para começar a cumprir o que aconteceu é que em função da pandemia, uma série de itens contratuais foi suspensa, dentre eles esse não vou entrar nos detalhes, portanto, houve sim, um atraso no cumprimento do início da lei aí que é um cronograma que apresentamos no CONFROTA e como o COMFROTA tem um 11 endereço eletrônico, todas as atas, os documentos ficam disponíveis inclusive quando nós fizemos uma apresentação do CONFROTA desse cronograma a apresentação inteira ficou disponível lá e aquele cronograma ele estava válido, no entanto, como bem disse o Hélio, em função desse atraso. O que nós temos que fazer? Nós temos que pegar a ano 2020, 2021, que tinha uma quantidade de veículos a serem inseridas no sistema com tecnologia limpa, para atender esses requisitos e que não foi cumprida em função do que eu já expliquei e agora nesta fase e nós estamos fazendo isso, inclusive atrasamos um pouco em função da necessidade de definir a nossa frota de referência, porque interfere diretamente nos resultados e nos cálculos dos percentuais de emissões, mas estamos em andamento, estamos fazendo esse cronograma e em breve, ele vai se tornar público e nesse cronograma nós estamos redistribuindo a quantidade de veículos que nós deveríamos ter colocado de frota limpa e não colocamos, e da mesma forma que eu expliquei a metodologia anterior, nessa não é diferente nós temos que ter a quilometragem rodada da frota, as tipologias para daí ter os resultados das emissões e, conseqüentemente, definir a quantidade ano a ano que tem que entrar de tecnologia limpa e quando eu falo, tecnologia limpa é aquela que atenda os resultados de redução de emissões, não falamos em tipo de tecnologia, então, para efeito do contrato, nós tratamos de redução de emissões, não tipologias, ou tecnologias específicas e todas as operadoras tem que nos apresentar quais seriam as tecnologias que ela iria utilizar por isso que elas entregaram esses cronogramas que agora eles vão ter que reapresentar a partir do momento que nós definimos as novas metas de redução de emissões. Então, o que nós estamos trabalhando hoje é em metas de redução de emissões de 2023 a 2028, buscando aquilo que não foi cumprido e inserindo naquelas quantidades que já estavam definidas para 23,24, 25 até 28, que é a primeira etapa, nós estamos praticamente concluindo, já temos algumas propostas que vão ser discutidas internamente, isso provavelmente nós vamos discutir lá no confronto e torná-la pública. Então é nesse estágio que nós estamos. Helio.

**HÉLIO WICHER** - Obrigado, Simão pelo esclarecimento. Eu gostaria de solicitar, de fazer o pedido de apresentação aqui no conselho, eu acho fundamental quando tivermos o cronograma, que esse que esse instrumental fosse apresentado aqui no conselho para a gente também se apropriar dele, poder acompanhar esse processo para além do CONFROTA então você se a gente pode já deixar, gostaria de deixar indicado, aí é pra próxima reunião do CONFROTA que essa apresentação fosse feita, acredito que até lá já teremos esse cronograma?

**SIMÃO NETO** - Nós agora estamos nessa fase conclusiva. Eu não sei a periodicidade das reuniões aqui, mas tão logo esteja pronto não há problema nenhum. Nós fazemos a apresentação para vocês. Eu só não posso assumir compromisso de data, porque realmente nós dependemos de uma discussão, com a alta administração aqui, com os demais técnicos envolvidos para consolidação, então tem alguns passos que nós temos que seguir, do ponto de vista, de metodologia, de cálculo, isso nós estamos fazendo agora nós temos só que consolidar é nessa fase que nós estamos, mais tranquilamente não tem problema nenhum nós apresentarmos.

**HÉLIO WICHER** - Mas até o final do ano isso deve sair ?

**SIMÃO NETO** - Com certeza, com certeza.

**HÉLIO WICHER** - Obrigado, Simão. Então eu gostaria de deixar esse encaminhamento para quando tornar público convidar novamente o Simão para ele poder apresentar aqui pra gente.

**MICHELE** – Simão a casa está aberta quando tiver pronto, estamos prontos para receber a sua pauta. Vamos seguir aqui, Mauro?

**MAURO CALLIARI** - Bom dia! Simão eu tenho uma curiosidade, não sei se é obviamente não é o foco total da pauta, mas eu queria ouvir você sobre a possibilidade desse assunto voltar a ser discutido ou não eu queria entender, se você vê isso como uma possibilidade que vocês aprenderam a questão da inspeção veicular, isso consta das discussões da prefeitura? Isso é relevante? Vale a pena a gente voltar a falar disso? Porque a frota de veículos é a maior de todas e deve ser ainda responsável pela maior quantidade de emissão, como é que está esse assunto? Vale a pena a gente voltar ou esquece? Ou como é que está isso?

**SIMÃO NETO** – Mauro, foi muito bom você ter tocado nesse assunto porque na meta anterior que nós estávamos citando ele é um dos elementos, a inspeção veicular foi um processo implantado para os veículos da cidade como um todo, mais ação que se fazia nos veículos leves e pesados, é uma ação que é parte integrante das atividades da SPTRANS só para você ter uma ideia, nós fazemos inspeção pelo menos uma vez por semestre em 100% da frota, dentre os critérios de inspeção existe a medição de opacidade, que aquela fumaça preta do ônibus. Nós temos equipamentos para esse fim exigimos que todos os nossos contratados adotem o mesmo procedimento que utilize o mesmo instrumento de medição para utilização no dia a dia das suas manutenções medimos também o nível de ruído interno e externo dos ônibus e comparamos esses valores com os dados definidos em norma ABNT e os valores definidos também pelos órgãos ambientais federais para veículos em uso, que são critérios diferentes para veículo novo, certificação de homologação de ruído e veículo em uso. Então isso é rotina nossa, de muito tempo alias foi motivo de satisfação para nós porque a gente recebia os relatórios da CONTROLAR sobre a frota de ônibus que circulava na cidade de São Paulo e nos relatórios era a que menor participação no índice de reprovação tinha de toda a frota que circulava na cidade de São Paulo, isso para nós é uma satisfação quando eu falo nós, não é só a SPTRANS, mas do próprio sistema, e a gente nunca parou isso é inclusive parte integrante dos contratos ela contribui porque se os ônibus estiverem bem regulados, você proporciona menor

consumo de combustível e, conseqüentemente menor emissão. Então, sim, é importante, é a manutenção do que está em uso não tenha dúvida nenhuma. É muito importante, sim.

**MAURO CALLIARI** - Tá, então alguma hora a gente vai voltar a falar desse assunto de inspeção aqui no conselho, acho que é uma ótima ideia.

**SIMÃO NETO** - Perfeito, também posso para apresentar para vocês os critérios que a gente adota e deixamos aqui a as portas da SPTRANS abertas quem quiser visitar e verificar como é que nós fazemos essa atividade. Nós ficamos aqui no pari.

**MICHELE** - Obrigada, Simão. Vamos lá, Caíque?

**CAIQUE SOUZA** - Bom dia, Primeiro parabenizar a iniciativa do poder público de dar prosseguimento com esse programa de redução de poluentes no transporte, porque isso é fundamental para uma cidade em que está crescendo cada dia mais os problemas respiratórios e outras questões ambientais, isso é fundamental, estão de parabéns. Só me surgiram algumas dúvidas, até conversando com alguns operadores de transporte que eu tenho contato, a primeira é que não ficou muito claro qual será o tipo de veículo a gente tem a ideia de que seria ônibus a bateria, só que não existe só essas tecnologias disponíveis no mercado e também não está claro para mim se os que estão disponíveis e que a SPTRANS fez testes serão os veículos de piso baixo total principalmente no ponto de vista do é de Acessibilidade, que a gente sabe, acho que a Sandra pode falar melhor do que eu quanto a isso, veículos piso baixo que são fundamentais para embarque e desembarque de pessoas com mobilidade reduzida. Os veículos que foram testados aqui são totalmente piso baixo, não sei se eles vão ser, por exemplo, piso baixo dianteiro ou vão ressuscitar o piso baixo central não sei como vai ser gostaria até de saber qual seria o tipo de veículo, qual é o gabarito SPTRANS aprovou, levando em consideração que o piso baixo central esta sendo usado em uma das linhas, acho que a 607ª a linha do centro paraolímpico, também é se houve algum tipo de estudo de mercado quanto à disponibilidade de chassi e motorização, que a gente tem hoje a realidade dos ônibus articulados de 18 e 23 m não sei se tem disponível no mercado para as empresas de ônibus fazerem essa compra, até porque teve a introdução do EURO 6 recentemente, então os fabricantes estão mudando todo o outro seu portfólio de vendas e se a gente vai ter disponível no mercado para que as empresas possam adquirir esses ônibus, levando em consideração os ônibus a bateria? Quanto à estrutura da garagem a gente sabe que as garagens possuem o sistema de abastecimento a diesel, eu não sei existe plano de manutenção para os ônibus elétricos, qual que é o projeto que a SPTRANS tem para ver se essas empresas estão aptas e principalmente levando em consideração o econômico quanto será o subsídio que a prefeitura vai dispor para adquirir esses ônibus elétricos. Não é porque a gente sabe que tudo gera custos é maravilhoso é extremamente importante veículos com tecnologia limpa mais têm um custo, quanto que o contribuinte vai ter que pagar? Para facilitar a resposta eu escrevi no chat, eu sei que é muita coisa.

**SIMÃO NETO** – O Caíque, você descarregou um monte de pergunta, vou tentar sintetizar, ver se consegui assimilar tudo que você tem de dúvida, se não me coloco a disposição para um momento em que você tiver disponibilidade a gente conversar especificamente, mas vamos lá. Quantas como eu mesmo citei nós não estamos definindo tecnologia e quando nós solicitamos aos operadores que nos apresentassem propostas, maciçamente foi a oferta de veículos elétricos a bateria, dentro das propostas alguns apresentaram mistura de biodiesel ao diesel, mas que atende pontualmente a fases da legislação e dos limites de emissões o pessoal comentou muito do HVO que é o diesel hidrogenado, e sempre tecnologias de origem não fóssil, porque a própria lei define que a redução de CO2 de origem não fóssil, então se você usar, por exemplo, gás natural que muitos nos criticam em relação a isso a lei acabou restringindo o uso do gás natural porque ele é, é de origem fóssil, mas

o biogás que é o gás de lixo, esse é permitido, só que, como a própria lei estabelece, reduzir o CO2 de origem fóssil dependendo da tecnologia que você emprega, você consegue 100%, mas na hora que você utiliza combustíveis que são queimados no motor a combustão você gera o material particulado e o NOX até então nós não obtivemos no mercado nenhuma tecnologia em que você queimando o combustível, seja ele de origem não fóssil que for, você consegue atender aos percentuais de redução definidos na legislação. Por isso que hoje das ofertas de tecnologia aquela que tem se mostrado mais favorável no momento são os veículos elétricos, mas não necessariamente tem que ser um veículo elétrico a bateria, o trólebus, por exemplo, é um veículo de tração elétrica a gente vem discutindo porque a gente fomenta o tempo inteiro, inclusive participando de reunião com a UNICAMP o pessoal da USP tem estudado o hidrogênio verde que é através da reforma do etanol, mas ainda é um desenvolvimento, não tem tecnologia disponível além do que, quando a gente faz avaliação, não é só da tecnologia em relação à questão ambiental, nós temos que fazer a avaliação do ponto de vista operacional, se ele atende a todos os requisitos das mais de 1300 linhas que nós temos e da condição financeira que, como bem disse você, toda nova tecnologia custa mais caro biodiesel que é misturado no diesel hoje que é até uma determinação do governo federal, nós temos hoje aí por determinação 13% de mistura no biodiesel, que o próprio governo não está conseguindo cumprir eles têm disponibilizado 10 a 11% impacta no custo do litro do diesel, porque o biodiesel, a produção dele acaba encarecendo então todas as tecnologias que nós pesquisamos acabam custando mais caro então tem um impacto, não tenha dúvida nenhuma especificamente em relação ao que você falou do carro elétrico a bateria, o seu custo realmente é maior do que o diesel as baterias hoje se você for em qualquer país do mundo que está utilizando esses tipos de veículo, ela tem um preço, e eles dolarização em relação ao KILOWATT de energia gerado. Então, esse hoje é um fator que tem impactado muito no preço desse veículo, um ônibus desse hoje, realmente custa mais caro, mas a gente tem avaliado pela frota piloto que está rodando aqui na cidade em interação com outros países que vem operando recentemente Nós fizemos um fórum de discussão com o Consulado chileno e técnicos do Chile, que hoje existem quase 1000 ônibus elétricos a bateria rodando lá estão licitando mais 1000 e alguma coisa, para nessa troca de experiência a gente tenha dados para que a gente possa aproveitar para nossa realidade, trazer isso para nossa realidade e a gente observou que o custo operacional por quilômetro da energia comparado com o custo por quilometro do diesel é extremamente vantajoso, é muito mais econômico você rodar com ônibus elétrico a bateria do que rodar com ônibus diesel, principalmente agora com esses quase 60, 70 por cento de aumento que ocorreu no diesel, outra vantagem é que a gente tem observado é que um veículo de tração elétrica ele tem menos componentes e consequentemente acaba tendo um custo menor de manutenção, na hora que se faz uma composição total de custos, o que está jogando contra hoje? Qual é o nosso desafio? É buscar a redução do preço do veículo mesmo porque, hoje a gente tem elementos como a bateria, que eles acabam sendo dolarizado, porque não tem um fabricante de baterias no território nacional, só pra você entender um pouco desse contexto, nós não definimos tecnologia, o que nós vamos fazer é seguinte das propostas apresentadas vamos verificar se atendem a esses 3 requisitos que eu comentei, e quando eu falo do ambiental, tem que atender os aspectos legais e contratuais. Da questão do piso baixo que o Caíque comentou na realidade os ônibus que ele acabou de citar o ônibus elétrico a bateria, um dos pontos de dificuldade da indústria de fabricação de veículos em relação dos elétricos a baterias é exatamente a bateria porque você tem que ter um pacote de baterias, são várias células de baterias que tem que se compor em conjunto para poder ter energia suficiente para que o ônibus tenha um dia de operação que a gente chama de autonomia, que a gente exige autonomia desses veículos hoje para operar um dia inteiro de trabalho na cidade, quase na totalidade das linhas que nós temos linhas que rodam mais do que isso. E aí tem que ter uma logística operacional diferente, caso venha a ser adotada a bateria. Exatamente para se colocar mais

bateria no carro para atender essa necessidade, precisa ter mais espaço físico no veículo e o veículo tem que suportar esse peso só pra vocês terem uma ideia, um ônibus diesel pesa em torno de 12 t e um ônibus elétrico equivalente pesa em torno de 14.7 t, então ele é mais pesado em função das baterias. E isso requer uma engenharia específica, então o que a gente tem observado para os veículos de pequeno porte que você citou a linha lá no centro paraolímpico hoje a indústria está com dificuldade de acomodar a quantidade de baterias no veículo, se principalmente se ele for um piso baixo que diminui os espaços para acomodação de componentes, na parte inferior do veículo para poder ter a quantidade suficiente de autonomia, então até num carro de piso alto, eles estão com essa dificuldade. Então hoje a gente vem acompanhando isso vem discutindo qual é o nosso papel aqui, exigir o cumprimento à norma ABNT porque a norma que define as características construtivas de ônibus, e é uma norma com força de lei e estabelece as regras para a indústria de fabricação. Não é do que deve ser feito no ônibus de transporte urbano, além das normas de acessibilidade, então nenhum ônibus que roda na cidade hoje deixa de serem acessível, vocês questionam muito que, por exemplo, o elevador está previsto na norma a norma interpreta isso como uma acessibilidade, mas ele não é o equipamento mais adequado, mas existe uma série de conjuntos que têm que ser considerados. E quando a gente não consegue suprir todos eles, eu me coloco junto com a indústria, porque a gente acompanha junto nisso e nós temos que recorrer um elevador mais a nossa meta é ter máximo de frota de piso baixo, seja ele piso total ou parcial, desde que a gente consiga dar acessibilidade plena aí para pessoas com mobilidade reduzida, e as pessoas com deficiência, mas assim só pra deixar claro que está no contexto, mas não necessariamente o carro que para entrar limpo tem que ser piso baixo nem sempre a gente vai conseguir chegar ao ótimo mas estamos buscando o ótimo, hoje a gente ainda tem algumas condições de alguns tipos de veículo que está ficando no bom e não no ótimo, mas é uma meta nossa estar perseguindo isso constantemente. Não é a toa que a gente discute com vocês aí o tempo inteiro e com a indústria, mas não é tão simples assim para nós hoje ainda tem dificuldade de carro 100% piso baixo evoluímos muito, acho que nós estamos hoje com 60% da nossa frota de piso baixo até uns 4,5 anos atrás nós estamos com quanto? Vou chutar uns 40%, então vem crescendo, a gente tem conseguido evoluir bem nisso. A Sandra quer me perguntar alguma coisa?

**SANDRA RAMALHOSO** – Simão, e claro você sabe, a gente luta é uma briga eterna, e você se coloca junto com as concessionárias, com as fabricantes, eu queria que você mudasse um pouquinho de lado as vezes, e ficasse do nosso lado, faz favor. Eu fui numa exposição de veículos elétricos lá no memorial. E vi 2 modelos de ônibus elétrico, os dois do mesmo tamanho um era piso baixo e o outro não e fiquei realmente muito assustada, porque não é possível, que depois de tanta briga, tanta luta os ônibus elétricos ainda virem com essa opção de piso alto, acho que já temos uma resolução, você sabe muito bem, a reduz a resolução da CPA em que ela todos os ônibus devem ser de piso baixo, já existe tecnologia para isso, então eu acho que agora, nessa renovação da frota, já que não pode mais ter ônibus a diesel, já que , estamos tentando acessibilizar tudo acho que vale um esforço maior das concessionárias, porque o que você falou quando a gente troca o combustível a manutenção ficou melhor, e a gente sabe que quando colocar o piso baixo a manutenção vai ser menor, porque o elevador traz muita manutenção e manutenção que não é feita, então a gente sofre muito com os elevadores que não são arrumados e a gente fica à deriva. Então acho importante que isso seja considerado, na mudança do tipo qual é o custo-benefício, então eu acho que o custo benefício é melhor mesmo para as empresas mesmo do lado delas. Eu acho que você pode nos defender ficando lado delas.

**SIMÃO NETO** - O que você viu na feira que os fabricantes estavam expondo eles vendem não só para São Paulo mas para o território nacional e América do sul e assim sucessivamente. Então eles colocaram dois modelos, me parece que um deles inclusive, tinha a finalidade de fretamento não

lembro mais dos detalhes, o carro que estava lá era um básico e hoje para nós o básico já está no contexto de piso baixo porque o tamanho do carro permite a acomodação desses elementos, então o básico, caso ele venha a ser um carro elétrico a bateria a gente já está considerando ele nessa situação, haja vista a frota piloto que está rodando lá na zona sul é de veículos básicos e 100% piso baixo. Quanto mais disponibilidade de veículos, menos probabilidade de falha, menos elementos a gente tiver no carro que falhe melhor pra todo mundo, não é um pensamento errado não está corretíssimo é isso que a gente busca. Então pode ficar tranquila que a gente tem batido nessa tecla constantemente agora tem outras restrições, os carros pequenininhos rodam na região periférica da cidade e que muitas vezes, o carro de piso baixo se ele operar lá, ele vai ficar mais quebrado do que operando porque o sistema de suspensão dele é mais frágil nesse aspecto que usa bolsões de ar que são materiais de borracha. Se você rodar em pavimento não asfáltico, a probabilidade de eles furarem é alta a gente já fez testes, e a indústria de fabricação ainda não buscou uma solução para minimizar esses efeitos, mas a gente insiste só para você ter uma ideia do contexto é que é bem complexo. Obrigado pelas contribuições.

**MICHELE** - Seguindo aqui, Mauro.

**MAURO RAMON** - Quero parabenizar a SPTRANS pela intercessão dos veículos elétricos. Eu sou muito a favor em relação a essa troca e a questão deles na cidade de São Paulo. Não sei se vocês lembram mais, ou eu estudei e trabalhei com mobilidade urbana na área de cidades inteligentes sustentáveis, sou engenheiro ambiental e civil, e teno diversos artigos com outros autores e assim só para vocês terem uma ideia, até para exemplificar, a gente fez um levantamento da quantidade de poluentes na beira de parques, fez no Trianon e outros 3 parques na região periféricas da cidade e a concentração de contaminantes, tanto no solo quanto nas folhas que caem no solo ali na região do Trianon é bem acentuada com relação a outros parques que já recebem nessa quantidade de poluentes, então você é fazer essa troca dos veículos mais poluentes nessas regiões e também alcançaram a regiões onde esta havendo a urbanização é muito importante, então você colocando esses veículos limpos, totalmente limpo você vai reduzir isso eu sei que o custo é elevado, mas a qualidade de vida é em questão de saúde, para as pessoas, traz o benefício isso vale muito mais do que manter os veículos a diesel. É também queria mencionar, que apesar disso, teve esse ruído, quando vocês divulgaram isso para as concessionárias e isso foi repassado para a comunidade isso gerou um tumulto, então eu sugiro para toda SPTRANS de colocar nessa metodologia a grande divulgação, nem que seja assim vêm aí os passos a seguir, sem precisar colocar as datas assim para o público geral, porque isso dá uma satisfação para a comunidade, para a municipalidade porque eles estão acompanhando que está tendo essa alteração, um baque, quando existe um baque na informação, isso causa duvida como é que vai ser isso? Vai aumentar a tarifa? E não isso já está constando no edital, estava constando no edital de licitação, já são as metas de governo, já são as metas da ONU enfim, seriam interessantes outra você ainda vão levantar quais são os modelos, colocar os desenhos desses modelos, esses que vão ser adaptáveis, como la do centro paraolímpico, como é que eles vão conseguir em relação ao relevo que tu citou, por exemplo, bairro como Jaraguá, Lapa que são muito declivosos, relevo muito acentuado se esses ônibus vão conseguir fazer essa subida com energia, e enfim, se vocês também precisarem de subsídio, é de artigos de metodologias, essas coisas posso estar ajudando acho que isso eleva o arcabouço de vocês para fazer com que isso vá adiante, para que vocês tenham mais respaldo científico, para que vocês possam tem essa citação geral, porque isso como prova, a ciência comprova isso é importante e que isso é necessário para nossas cidades, e deixo também uma indicação que, como a gente está mexendo muito na questão de transporte público por ônibus, é muito importante que seja criado quanto antes da Câmara temática de transporte por ônibus, porque está faltando isso, é isso eu já vinha falando há muito tempo no CMTT quando eu participava mais ativamente. É o Levi ficou de criar, vou ficar no pé do

Levi e vou ficar no pé do pessoal da SPTRANS, vamos criar essa Câmara contribuo com isso. É uma parabenização com adendos, acho que eu não fui pesado, fui bem leve com vocês dessa vez e fico a disposição também, um enorme abraço para todos que já me acompanha há tantos anos e se precisarem contem comigo.

**MICHELE** - Mauro, obrigada. Vou passar a palavra para o Simão.

**SIMÃO NETO** - Eu gostaria lugar de agradecer e as suas colocações e inclusive a sua disposição de estar contribuindo com a gente você já conhece a casa, estamos abertos é importante a gente trocar ideias, de repente você tem aí sugestões, ideias que possam contribuir, e você entender até melhor do que nós estamos fazendo. Então toda contribuição que vier vai nos ajudar, então. Muito obrigado aí por enquanto.

**MICHELE** - Obrigada, Mauro e Simão. Vamos seguir aqui, Hélio.

**HÉLIO WICHER** - Simão, você comentou que na página do CONFROTA tinha todas as informações, eu já tinha tentado uma vez buscar e fui novamente agora para ver se tinha atualizado e de fato, a última ata de reunião do confronto no site da prefeitura é de fevereiro de 2021 e nas apresentações também não consta qualquer apresentação da SPTRANS. Então eu queria te pedir para você mandar o próprio cronograma aqui para o conselho.

**SIMÃO NETO** – Hélio você pode por seu e-mail ai e te passo o cronograma por e-mail e se você entrar no site do SECLIMA que até na última reunião o pessoal questionou que faltavam informações lá e a Secretaria que coordena o site comentou que eles estariam vendo com o órgão que presta serviço para eles para ajustar que ainda tinha algumas questões, mas esse cronograma já é de fases bem anteriores. Mas assim, para encurtar e pra te ajudar se você me passar seu e-mail, a gente manda o cronograma para você no seu e-mail.

**HÉLIO WICHER** - Perfeito mas seria interessante colocar no site para ficar publico, a última ata registrada é de fevereiro de 2021, mas enfim, obrigado, Simão.

**SIMÃO NETO** - Imagina, mas eu acho que a gente tem que verificar com eles lá o que está acontecendo você está falando disso agora, mas na última reunião o pessoal, questionou exatamente esse fato de que lá no site estavam faltando documentos, informações.

**HÉLIO WICHER** – Já coloquei o e-mail, te agradeço.

**SIMÃO NETO** - Tá, eu vou já pego e a gente manda para você.

**MICHELE** - Obrigada. Aquilla? Fechando essa pauta aqui, a última contribuição.

**AQUILLA COUTO** - Bom dia, primeiramente queria parabenizar o Simão por encabeçar esse tópico, que é bem desafiador, eu sou suplente da parte de bicicleta e antes disso eu sou médico do tráfego, então com certeza promover saúde e promover o meio ambiente nos faz muito alegre e nos dá muita esperança eu queria Simão é contribuir mesmo com essa pauta, porque até agora a gente falou muito sobre veículos elétricos e veículos e veículos então eu vou te apresentar o veículo que menos polui e que mais promove o meio ambiente, que é a bicicleta é a lei 18547 de 2016, institui o programa BIKE SP como um programa a ser desenvolvido e tem agora os desenrolares do banco mundial com relação a números, estudos e promoção da bicicleta, mesmo que o Dawton também tem acompanhado toda a galera da Câmara técnica de bicicleta, então deixo o meu contato e o contato da Câmara técnica de bicicleta para de repente aproximar e te atualizar, eu sei que é um mundo literalmente é um mundo de novidades e tem muita coisa rolando ao mesmo tempo, não dá para acompanhar tudo só que agora, começou a reandar o processo do problema BIKE SP talvez seja

algo bem interessante para vocês promoverem. Acho que a semana de mobilidade, como a Aline, é que a minha titular já falou, deixou um pouco a desejar com relação ao meio ambiente, a bicicleta, foram mais de 20 temas que a gente sugeriu, como a pauta na semana de mobilidade, nenhum ou muito poucos foram aceitos. Então se a gente começar a unir forças acho que é a real intenção do CMTT, unir forças de repente com a Câmara técnica de bicicleta, com o seu trabalho do SPTRANS que é um grande desafio, afirmo e parabênizo, aliás, por levantar esse tópico e deixar a disposição também a bicicleta, tanto é como sistema viário útil, como é integrante do sistema nacional de trânsito, é membro pertencente do código de trânsito brasileiro a bicicleta como um veículo. Então deixo tudo a disposição aí para nós da Câmara técnica ajudarmos também a construir um meio ambiente pouquinho melhor. Obrigado.

**SIMÃO NETO** - OK, muito obrigado a você, está registrado.

**MICHELE** - Simões obrigada foi uma pauta bastante rica.

**SIMÃO NETO** - Nós é que agradecemos a oportunidade.

**MICHELE** - Então vamos seguir as pautas se encerraram, vamos aos informes. O primeiro é do Ceará. Sobre uma Conquista deles os novos alvarás de táxi Ceará palavra é sua.

**ANTONIO MATIAS** - Bom dia, primeiro agradecer ao grupo que nos dá suporte por que ninguém conquista nada sozinho. Mas vamos lá, nós fizemos um trabalho junto aos taxistas mais antigos, com mais experiência no táxi e não tem o alvará que é a sua licença para trabalhar. Começamos a fazer alguns estudos e conjuntamente ao vereador Adilson Amadeu, ao Dr. Gilmar secretário de transporte, que agora são duas secretarias de uma, o Dr. Gilmar nos permitiu continuar esse trabalho e fizemos um levantamento interno e descobrimos que tinha mais de 7500 alvarás em caducidade são aqueles que as pessoas depositam e não voltam mais, ou pessoas que morrem ou vão embora; então a gente não está trazendo novos alvarás, nós estamos resgatando dos 40.000 esses que estavam em caducidade dos trazendo de volta para completar os 40.000 alvarás de táxi da cidade, foi feita essa reunião aonde nós já tínhamos um trabalho junto com a Secretaria do Pinheiro Pedro a SECLIMA que é o COMFROTA e nós estamos trazendo um trabalho, para todos os senhores conselheiros, de reduzir o gás carbônico da cidade; o táxi já participa hoje o táxi tem mais de 30% da frota com gás natural e todos os outros veículos são flex. e nós experimentamos em 2012, 2013, Simões se eu tiver errado você me fala, o carro elétrico que era da CET passando para as frotas e em 2016 trouxe carros híbridos para a cidade e agora em parceria com a Secretaria e com a COMFROTA do Pinheiro Pedro, secretário e toda equipe, nós fizemos uma escala e o prefeito Ricardo Nunes, junto ao doutor Gilmar aceitaram, e foi destinado 500 alvarás para motorista com deficiências, 1500 alvarás para aquele motorista que comprovar maior tempo de profissão no táxi, 1500 alvarás para mulheres e 1500 alvarás destinadas às novas tecnologias, como carros elétricos e híbridos, então essa é a conquista do conjunto dos conselhos, da CET, do SIMTETAXI, das equipes técnicas da secretaria de transportes e das demais secretarias que participam conosco, essa Conquista veio no momento bom e necessário para a cidade, que o mercado está se aquecendo, as indústrias tão vindo com o vários carros elétricos, carros híbridos, tanto para o ônibus como para o caminhão e agora para o táxi, isso vai favorecer o contribuinte da cidade e o nosso Meio de vida, então eu agradeço a esse conselho foi aqui que nós iniciamos a nossa proposta, agradeço ao secretário Dr. Gilmar, ao prefeito Ricardo Nunes, ao vereador Adilson Amadeu e essa equipe técnica que a gente manda estudo para lá e aprova imediatamente, então era isso, estou aberta a qualquer questionamento.

**MICHELE** - Obrigada Ceará. Parabéns para todos. Só tem alguma coisa no chat. Quando e qual a forma?

**ANTONIO MATIAS** - Já era para ter soltado a forma das inscrições, mas em virtude do modal táxi preto que é uma permissão onerosa, e tem um processo judicial tramitando, nós achamos melhor resolver o problema do táxi preto nesses primeiros 15 dias e em seguida, já soltamos as formas das inscrições, que vai ser primeiro para as mulheres, para os motoristas que comprovem mais tempo de profissão e os acessível após isso se sobrar a gente abre para o geral para todos os outros inscritos. Isso vai sair no edital, vai ser publicada no diário oficial, uma portaria feita pelo Dr. Gilmar e o chefe do DTP Dr. Cimatti abrindo um prazo de inscrições, e aí a tanto a prefeitura, como nós entidade, iremos informar o público em geral.

**MICHELE** – Obrigada, são os questionamentos do Jordan aqui pelo chat, vou dar sequência aqui, então o próximo informe é o andamento da normalização da rede noturna com a tabela original. A SPTRANS tinha preparado uma nota, se vocês puderem fazê-la.

**EDUARDO CASTELLANI** - Na realidade a gente já vinha conversando um pouco sobre isso NA questão da executiva, a SPTRANS Fez um pedido, para normalização dessa frota, como vocês tem falado com relação à retomada da quantidade de veículos que tinha antes da pandemia para o noturno é, tiveram alguns questionamentos de uma de partes das outras secretarias da prefeitura com relação a esses números, e pedindo mais alguns esclarecimentos, a gente fez esclarecimentos, retornou o contato, reforçou esse pedido, mais ainda não teve nenhuma decisão com relação a isso é, tentou até mostrar a importância e urgência do caso, mas a gente ainda não teve nenhuma resposta.

**MICHELE** - Algum questionamento? Leandro pode seguir.

**LEANDRO CHEMALLE** - Então agora a gente fica bem preocupado, porque lá na reunião de junho ou maio, acho que foi maio foi colocado que, olha nós temos uma previsão de que até outubro a rede se normaliza e naquela reunião a gente falou, outubro é muito longe, precisamos discutir antes, mas ok, ainda tinha outubro como a data distante, chegamos na data distante e o informe da SPTRANS é que não tem informe, é que a gente continua sem previsão de quando a rede vai se normalizar, sendo que lá em maio o período de outubro já era absurdo. A Pauta é muito clara é retornar o que estava antes, e a SPTRANS não apresenta dados de porque ela não retorna com a oferta regular do noturno, foi colocado em maio que até outubro se regularizaria, chegamos a outubro, e agora você vem dizer que não temos ainda informação e talvez ano que vem retorne. Desculpa, mas para mim essa resposta, não é concebível, esperávamos que nesse informe que vocês iriam dizer, a partir de semana que vem, a partir de primeiro de novembro, a rede retorna ou que ela retorne parcialmente 75%. Enfim, que qualquer ajuste fosse feito, mas a informação é continua como esta e não temos nenhum dado sobre isso. Desculpe-me, mas eu acho um absurdo.

**MICHELE** – Sampaio quer fazer seu complemento? Ai o Eduardo já responde aos dois.

**SAMPAIO** - O Eduardo fez um comentário de que várias pessoas deveriam estar trazendo informação tal e não estão você podia dar o nome dessas pessoas, o cargo de quem está falhando com isso porque tá estranho mesmo acha que o Leandro foi bem à cobrança, e acho que tá difícil para responder.

**EDUARDO CASTELLANI** - Primeiro, eu também não falei que talvez no ano que vem eu não citei o ano que vem como uma resposta e segundo, eu também não falei que algumas pessoas estão falhando. Eu falei que dentro do processo houve alguns questionamentos por outras pastas com relação aos motivos e as necessidades relacionadas a esse aumento de frota, a gente reforçou a importância desse aumento de frota..

**SAMPAIO** - Eduardo, quais são esses questionamento de que pastas, por favor?

**EDUARDO CASTELLANI** - Eu sinceramente, eu não sei, Sampaio, eu preciso depois dá uma olhada no processo e qualquer coisa eu me comprometo a trazer para você é eu, particularmente, Eduardo, não tenho como trazer para você.

**SAMPAIO** - Porque quando a gente pede para as outras pastas, a gente pede coisas para as outras pastas, sempre elas criam problema para transporte e acho interessantes as outras pastas virem, está atrapalhar de novo a gente não sei nem por que elas estão dando um palpite aqui, mas vamos lá.

**EDUARDO CASTELLANI** - Na realidade até o Leandro falou sobre essa questão, a SPTRANS tá de certa maneira, prorrogando, essa normalização isso infelizmente, não depende só da SPTRANS, há um decreto do prefeito, de qualquer tipo de alteração dentro do sistema de transporte, principalmente relacionado da frota no coputo de custos de uma série de outras questões que tem que passar por algumas secretarias, então acho que o ponto é esse, Sampaio e Leandro.

**SAMPAIO** - É dinheiro, então o problema é dinheiro. Eles não querem por dinheiro para fazer.

**EDUARDO CASTELLANI** - Então eu falei, custos e outras coisas.

**SAMPAIO** - Não imagina é que a gente sabe como é que funciona Eduardo, não é o que você falou é que a gente conhece um pouco, só isso.

**EDUARDO CASTELLANI** - Tudo bem, então na realidade o que está acontecendo, é isso a gente tem tentado reforçar a importância. É reiterado o pedido, mas a gente não teve um posicionamento oficial com relação a isso e o andamento com relação a esse processo.

**MICHELE** – Richard? Pode falar.

**RICHARD MELO DA SILVA** - Eu queria saber o número do processo para que a gente possa acompanhar pelo pela consulta de processos no site da prefeitura. E outro ponto que queria falar em relação a alguns problemas simples que foram pontuados na penúltima reunião, inclusive pelo Leandro, como as informações das linhas noturnas no site, que está completamente mal colocada, tem algumas linhas que não é possível ver em um dos sentidos os horários, é uma coisa simples que acredito que não dependa de autorizações de conversas com secretarias é só com TI mesmo que a gente já pontuou e que não foi resolvido até hoje. Então eu queria que tivesse uma atenção em relação a isso.

**LEANDRO CHEMALLE** - E também queria pedir uma data, qual é a data limite? Para ter uma resposta? Tendo em vista que em maio foi dado que a resposta definitiva viria até outubro, por mais quanto tempo que a gente vai aguarda. Os problemas se mantêm a gente continua tendo ônibus lotados de madrugada e que só se agrava? E realmente ele lembrou bem e acabei de olhar aqui linha N701 é sentido Santo Amaro não opera tipo eu falei disso em junho também eu não entendo qual a dificuldade, que SPTRANS tem para encaminhar qualquer tema ligado à rede noturna? E tem uma coisa que o Eduardo falou sobre a questão orçamentária, mas o que eu entendo é que o decreto do prefeito que foi feito lá atrás nas primeiras é abertura liberações da pandemia ele não foi específico a rede diurna ele normalizou toda a rede de ônibus. Por algum motivo o noturno foi deixado para um segundo momento, só que esse segundo momento, não chega nunca passou mais de 1 ano que a rede voltou a 100% e o noturno não voltou, não havia dotação explícita dizendo que somente rede diurna ou que não contempla a rede noturna foi uma decisão operacional da SPTRANS que achou que a demanda na madrugada ainda não retornaria ao mesmo ritmo mais já retornou, então para mim o que você colocou agora eu entendo, mas não faz sentido, porque não houve diferenciação quando o prefeito autorizou o 100% do noturno para diurno.

**SAMPAIO** - O pessoal tem alguma resposta do IVO?

**EDUARDO CASTELLANI** - Então eu já ia falar sobre isso, Sampaio o Richard levantou essa bola com relação à última reunião eu também já tinha reforçado essa questão o IVO foi reforçado nesse sentido a gente está garantindo que o IVO tem sido feito, não sei se ainda o pessoal da DO este aí, acho Manoel Messias eu vi que estava presente. Não sei se também o próprio Wagner Chagas esta na reunião ainda eu acho que essa questão operacional, com relação ao IVO a gente tem reforçado e aparentemente isso foi resolvido se vocês ainda tem algum tipo de problema, por favor, fique à vontade para colocar, a gente encaminha novamente. É com relação ao site, Leandro, eu mesmo tinha me comprometido a levar isso para TI, levei para TI e aparentemente tinha sido consertado, mas acho que não foi como você está falando, eu vou retomar de novo com eles isso às vezes é um problema da própria base de dados do cadastro, e tudo mais. Mas eu vou conversar com eles, me comprometo de novo a conversar e posso até me comprometer a mandar um e-mail para você, especificamente falando quando foi feito para não esperar mais um mês de reunião, isso realmente é um problema que é muito mais fácil de ser resolvido. Não há problema nenhum. Acho que a Andrea quer complementar alguma coisa.

**ANDREA COMPRI** - Bom dia sou a Andréia SPTRANS da superintendência de receita de remuneração, é que o decreto, o Leandro falou de um decreto, é um decreto que todo aumento de custo no sistema, ele obrigatoriamente tem que passar pela junta orçamentária da prefeitura, então é a esse decreto que a gente estava se referindo era, mas nesse sentido.

**LEANDRO CHEMALLE** - Eu entendo, mas existe uma diferença aí. Uma coisa é um acréscimo de orçamento por conta de uma de uma coisa que já existia e a gente está solicitando que mude. Isso é uma coisa. Agora a questão do noturno não é isso, foi feito um corte por conta da pandemia justificado ninguém questiona isso e preciso retornar ao que era antes da pandemia. Então não é custo novo. Eu só queria deixar claro, não estamos aqui. Não é uma reivindicação da sociedade civil solicitando mais ônibus madrugada não? O que a gente esta dizendo é que a pandemia, entre aspas acabou a gente quer que volte 100% como diurno então não custo novo, certo? Se a prefeitura esta encarando como um custo novo tem um erro e um erro administrativo gerencial, se esta sendo encaminhado como custo novo. Está errado.

**ANDREA COMPRI** - É que o decreto não diferencia, então, obrigatoriamente o protocolo é passar pela junta orçamentária toda vez que tiver algum aumento, eu entendo, a gente tinha um nível de custo, baixou e agora voltou mas toda vez que tem um aumento porque eles acompanham o orçamento, eles acompanham o fluxo de caixa, se vai ter aumento, tem que passar por lá, mas entendo a sua análise também era um custo que já existia antes da pandemia e que baixou por conta da pandemia. Agora está voltando aos padrões ou ao mesmo patamar, mas é o protocolo passar pela junta orçamentária. O decreto não diferencia o que passa o que não passa. Ele fala tudo passa.

**LEANDRO CHEMALLE** - Tá nós conseguimos ter alguma previsão de até quando a gente consegue encaminhar isso em definitivo?

**ANDREA COMPRI** - Aí já é o processo que está lá, eu acho que já foi encaminhado para lá, não é Eduardo?

**EDUARDO CASTELLANI** - Sim, mas depois dessa segunda vez eu sinceramente não sei se eles tem um prazo legal para responder e também a gente pode tentar dar uma olhada, assim como o número do processo. A gente pode tentar dar uma olhada nisso e repassar para vocês.

**LEANDRO CHEMALLE** - Ficamos no aguardo com urgência. Obrigado.

**MICHELE** - Obrigada, Eduardo. Podemos passar para o último item? Andréa, a última pauta é sua.

**ANDREA COMPRI** – O informe solicitado é qual a forma utilizada atualmente para remuneração das empresas? Bom, nós estamos utilizando a fórmula de remuneração da fase de transição, ela é válida por até 48 meses do início do contrato ou até a entrega do sistema de monitoramento, ela está definida no anexo 4, no item 451 do contrato. Lembrando que todo o contrato, os anexos, os aditamentos, o edital, estão todos disponíveis na internet. Então é a forma de remuneração da fase de transição é composta basicamente por uma tarifa de remuneração por passageiro transportado é multiplicada pelo total de passageiros transportado e aplicado ainda a variação da demanda e da frota, certo? Então vou explicar um pouquinho mais detalhado, nós temos a tarifa de remuneração do contrato, ela é diferente, é específica para cada um dos 32 lotes ela é multiplicada por todos passageiros transportados, ou seja, todos os embarques registrados, esse resultado ele é multiplicado pelo Delta T, que está na fórmula ele é composto pela variação da demanda, pela variação da frota e pelo fator de cumprimento de frota. No caso da variação da demanda essa avaliação é aplicada ao que excede +1% e menos 1% da demanda de referência do contrato. No caso da frota, ela é aplicável por toda a variação da frota, incluindo a quantidade de frota e a tecnologia, ou seja, é a frota equivalente, frota equivalente atual e frota equivalente do contrato, a de referência e o fator de cumprimento de frota também que ele reduz a remuneração no caso de descumprimento da frota. Então, quando a gente aplica essa fórmula, tarifa de remuneração vezes os passageiros transportados, vezes o delta T o que significa? Significa que a gente está remunerando o custo total dos veículos em operação está ainda tem alguns itens, algumas parcelas de remuneração que não estão naquela tarifa do contrato, quais são? Adicional do ar-condicionado, que corresponde ao preço ou capital do ar-condicionado e mais um aumento de custo que é gerado pelo ar-condicionado aí é pago somente para os veículos que tem ar-condicionado. Para os lotes que tem veículos com ar-condicionado, o ARLA 32, que é aquele reagente, aquela ureia que é adicionada também ao combustível somente para os veículos que tem o serviço noturno, e os novos equipamentos embarcados também à medida que vão comprando e os veículos que tem vão sendo remunerados e o serviço atende. Essa é basicamente a fórmula de remuneração da fase de transição. Queria lembrar aqui qualidade do serviço, como eu falei, já tem o fator de cumprimento de frota na fórmula de remuneração, mas também tem o fator de cumprimento das viagens, que aí é uma fiscalização eletrônica, medida eletronicamente pelo sistema de monitoramento e a bilhetagem eletrônica, e funciona como uma multa é um código do RESAM e também é aplicado no caso de descumprimento das viagens e a fórmula de remuneração da fase de transição é reajustada anualmente, Todo mês de maio, por uma cesta de índice contratual, essa cesta de índice compreende, ela tem peso, tenho a parte do diesel que varia de acordo com o preço do óleo diesel, que é divulgada pela ANP agência nacional do petróleo, essa variação do preço do diesel tem um peso na cesta de índices de 20%. É tem inflação também o IPC tem um peso de 30% e a variação do custo da mão de obra, que é medido pelo dissídio coletivo da categoria, ou o índice do saláriometro da FIP, o que for menor e aí tem um peso de 50%. Para vocês terem uma ideia, em maio de 21, o reajuste do contrato ficou em 10,34%. E esse ano, em maio 2022 por conta do aumento exorbitante do diesel, e na sexta de índice ele está ele pesou 22,25. Isso aqui é o informe, sobre a remuneração atual se alguém tiver alguma dúvida, também fico a disposição.

**MICHELE** - Obrigado, Andréa. Algum questionamento sobre essa pauta? Não? Acredito que tenha sido bem esclarecedor. Andrea já respondeu a pergunta de quem fez o pedido de informe. Então, só partindo para o último informe. Na verdade é uma pergunta sobre a ata da reunião passada. Ela pode ser aprovada? Considerada aprovada. Dawton para os encaminhamentos finais.

**DAWTON GAIA** - Muito obrigado a todos pelas contribuições deixadas aqui hoje que foram ótimas, foram excelentes, mais uma vez, parabéns por esses trabalhos maravilhosos elaborados aí pela CET, pela SPTRANS parabéns pela atuação, integração e ações realizadas no festival de mobilidade. O objetivo é ampliar cada vez mais essas ações que incentivam respeito entre os modais, com experiências de inverter os papéis entre esses modais, e o que achei mais importante aqui hoje fui à decisão de incorporar essas experiências nos treinamentos propostos pela SPTRANS. E o objetivo maior não é construir uns pensamentos de desestimular a utilização do veículo, incentivando a mobilidade ativa com total respeito entre os modais, com redução dos poluentes e dos gases de efeito estufa. Muito obrigado a todos, mais uma vez. E até a próxima, uma boa tarde de vocês.

**DIEGO GUIMARAES PEREIRA** -Dawton, queria só fazer uma perguntinha minha conexão está muito ruim e não conseguia acompanhar toda exposição sobre a remuneração das empresas, mas eu consegui entender sobre a remuneração das empresas que prestam serviço, mas eu tenho um questionamento sobre as empresas que vendem a tarifa, eu acho que é importante a gente aqui do conselho saber como é que está a remuneração dessas empresas. Hoje têm a COP tem a demanda do bilhete único, tem a própria SPTRANS, tem os QR CODES como sendo oferecidos em algumas ações e queria saber como é que está este tipo de remuneração, qual é a porcentagem da tarifa que essas empresas ficam e como é os tipos de serviços que eles estão prestando. A gente tem muita confusão com relação à venda de bilhetes do transporte público. Eu acho que vale a pena a gente deixar aqui registrado para a próxima reunião, incluído esse tema na pauta e a gente também ter esclarecimentos sobre essa questão da integração do transporte, da venda tarifária, da remuneração dessas empresas, como está sendo feito?

**ANDREA COMPRI** - Na verdade, eu trabalho na diretoria de gestão e nessa mesma diretoria que tem outra área que é a superintendência de comercialização e atendimento, eu realmente não tenho como ajudar apesar de ser da mesma diretoria, mas a gente pode deixar marcado para pauta, para eles trazerem essas informações realmente é um percentual do valor da tarifa, mas tem uma série de outras questões, tem credenciamento, pode trazer todas as informações que eles têm sobre esse assunto. É a superintendência de atendimento e comercialização dos do bilhete único.

**DIEGO GUIMARAES PEREIRA** - Andreia só uma sugestão. Hoje, a integração do transporte é o que vem todo mundo pregando, mas acontece que a integração tarifária, do ponto de vista do usuário que vai comprar hoje ele pega um QR CODE no metrô Ele não sabe o que ele consegue usar no ônibus e vice-versa, a gente precisava pensar em maneiras desta integração, ser mais efetiva, de ter mais informação para o usuário final hoje está uma confusão, eu sou trabalhador metrô e eu não sei informar que tipo de tarifa é aceito, em qual local, que tipo de mecanismo de tarifários, se é um bilhete, se é QR CODE se é só o bilhete único, nem nós funcionários dessas áreas temos informação, então era importante a prefeitura fazer um trabalho de divulgação e esclarecimento para a população e a gente também ter clareza de qual está sendo o percentual de remuneração dessas empresas, que hoje estão prestando um serviço bem aquém do que os Paulistanos estão precisando. Obrigado.

**ANDREA COMPRI** - Está bom, eu tenho conhecimento de que é tudo divulgado, inclusive tem o jornal do ônibus já fixado em cada ônibus da capital, mas vamos, vou ver os outros locais onde são divulgados, além dos locais oficiais, vamos conversar sim sobre o assunto.

**DAWTON GAIA** - Então passou do nosso horário, se vocês me permitirem, eu vou dar por encerrada a nossa reunião, todos os encaminhamentos serão feitos, não se preocupem com relação a isso. Obrigado a todos. Boa tarde.

**CHAT:**

[09:04] José Monteiro Junior

Bom dia Todos. Meu nome é Monteiro - Secretaria de Transportes - Campinas, SP

[09:05] Ana Jarrouge (Convidado)

Ola bom dia a todos. Ana Jarrouge pelo SETCESP

[09:09] Carlos Alberto

Carlos Alberto - SPUrbanuss

[09:11] Angela SPTrans (Convidado)

Bom dia a todos!

[09:22] Sandra Ramalhão (Convidado)

Sandra Ramalhão - titular na cadeira da pessoa com deficiência

[09:24] DIEGO GUIMARAES PEREIRA

Bom dia, Peço desculpas pelo atraso entrei as 9h10 e não consegui ver como planejaram a pauta, se puderem disponibilizar aqui agradeço. Fiz uma solicitação por e-mail de inclusão emergencial na pauta diante da recente decisão do STF sobre a gratuidade no transporte no dia da eleição, porém não obtive resposta, mas penso que deveríamos tratar desse tema nesta reunião de hoje diante da relevância e da urgência.

[09:25] DIEGO GUIMARAES PEREIRA

Diego Guimarães Pereira conselheiro eleito

[09:28] Aline Pellegrini Matheus

Pautas:

1. Festival da Mobilidade.

a - Apresentação, avaliação e propostas;

b - Atividades rotineiras voltadas para a Educação de Trânsito: CET e SPTrans .

2. Redução de emissão de carbono com a substituição de frota de ônibus.

Informes:

1. Aumento de cinco (5) mil Alvarás para o serviço de Táxis na cidade de São Paulo, sendo que desses:

\* 500 serão para taxistas com deficiência, com mais de 5 anos de Condutox;

\* 1.500 serão para mulheres taxistas;

\* 1.500 serão para carros elétricos e híbridos.

2. Andamento da normalização da rede noturna, com a tabela original.

4. Informe de qual a fórmula que está sendo usada atualmente para remuneração das empresas?

6. Aprovação da Ata da 62ª Reunião Ordinária

like 1

Mas concordo com o Diego.

[09:30] Angela SPTrans (Convidado)

A conexão está ruim.

[09:33] Lucian De Paula (CTB)

Para a semana da mobilidade nós pedimos explicitamente intervenções duradouras como construção de lombofaixas, vagas verdes, alargamento de calçadas, estreitamento de cruzamentos, criação de ciclofaixas, ampliação do horário do minhocão, volta do Sexta Sem Carro

Por que nenhuma dessas atividades foi feita?

[09:36] Leandro Frenham Chemalle

Entendo que temos 2 urgências: eleição e normalização da rede noturna. Em eleição além da questão da tarifa zero é preciso discutir a OFERTA de onibus que ocorreu no 1o turno que foi insuficiente e que não contou com nenhum "reforço" de frota como foi anunciado.

[09:36] DIEGO GUIMARAES PEREIRA

Pessoal, tenho uma proposta diferente para pauta, penso que deveríamos incluir a questão da gratuidade do transporte no segundo turno das eleições, a prefeitura precisa se posicionar em relação a isso. Apesar da resposta do prefeito dada pela imprensa esse conselho tem o dever de discutir os motivos da negativa.

[09:37] Lucian De Paula (CTB)

Os ciclistas (membros da Câmara Temática da Bicicleta a não membros) sugeriram que os convites fossem amplos e divulgados nas redes sociais, tanto das fotos da exposição quanto da atividade de inversão de papeis

Justamente porque não tem muito valor sermos sempre as mesmas pessoas na atividade

[09:40] DIEGO GUIMARAES PEREIRA

entre os conselheiros temos diversas pessoas ligadas a grupos de ciclistas se o convite for feito com antecedências podemos ajudar nas mobilizações

[09:46] Rafaela (Convidado)

As pessoas com deficiência POR QUE não foram convidadas para o festival?

[09:50] Aline Pellegrini Matheus

Ah, entendi o Vanderlei tinha ido, desculpem.

[09:52] Lucian De Paula (CTB)

O que não foi legal é que nenhuma das sugestões feitas de atividade e intervenções foram acatadas

[09:55] Aline Pellegrini Matheus

A gente sempre espera por isso, Sérgio. Mas sempre pedem a pauta nós 45' do segundo tempo. Que bom que vc se dispõe a isso!

[10:10] Suzana de Rosa (Convidado)

eu gostaria de ter uma fala [10:10] Suzana de Rosa (Convidado)

não sei se é agora ou vcs só abrem na final

[10:11] Michele Perea Cavinato

Você é a próxima

[10:16] Suzana de Rosa (Convidado)

Meu telefone é 11 992189073 Suzana de Rosa - Coordenação de Políticas para a Pessoa Idosa

[10:19] Lucian De Paula (CTB)

Os conselheiros querem pedir uma questão de ordem antes da próxima pauta

Eu particularmente estou decepcionado com as duas linhas desta nota, que o secretário nem se deu ao trabalho de aparecer na reunião para anunciar

[10:22] Caique Souza (Zona Leste/CMTT) (Convidado)

Até porque é um direito

[10:26] Caique Souza (Zona Leste/CMTT) (Convidado)

Até porque é um direito

Existiu subsidio pra deixar ônibus parado na garagem em plena pandemia, mas não tem nas eleições pra exercício do direito ao voto.

[10:30] Rafaela (Convidado)

Obrigada Sampaio! Péssima gestão, lembrarei disto noa próximos anos

[10:31] Rafaela (Convidado)

Corrigindo: Nos

[10:34] Lucian De Paula (CTB)

Excelente Leandro

falar genericamente de "reforço" sem especificar absolutamente nada e sem o controle das partidas e do GPS é inócuo

[10:37] Leandro Frenham Chemalle

Em relação a TARIFA, eu falei em relação a OFERTA, que é outro assunto e a decisão do STF é clara em relação a OFERTA PLENA em dia de eleição

[10:37] Aquilla Couto

Excelente Leandro! Tem como a prefeitura compartilhar como foi o funcionamento dos ônibus do primeiro turno? Também foi prometido o "reforço da frota" mas ficou aquém da necessidade e não foi correspondente do fluxo de dias normais..

[10:38] Aquilla Couto

Se seguir essa expectativa, a nota pro segundo turno ficará só na promessa e manteremos esses níveis de abstenção vistos..

[10:39] Rafaela (Convidado)

Por isto que tem um PL sobre a obrigatoriedade da gratuidade no transporte, nos dias de eleições. Nos próximo anos, NÃO precisaremos do executivo!

[10:39] Leandro Frenham Chemalle

REFORÇO DA FROTA = NADA = Onibus lotados e intervalos enormes o dia todo

[10:41] Lucian De Paula (CTB)

Eu também fiz o pedido de inclusão na pauta e não fui respondido

[10:42] Leandro Frenham Chemalle

Não foi eu lembro claramente de 3 linhas que uso no dia da eleição no 1o e no 2o turno com intervalos de domingo. Esse "Reforço" não serve pra maioria das linhas

[10:44] Leandro Frenham Chemalle

E esperar demais pra ir e voltar pq é domingo

[10:48] Aline Pellegrini Matheus

O que temos que fazer é que expor prefeito e secretário para a sociedade saber que medidas como essa, ou melhor, falta de medidas como essa são escolhas políticas desta prefeitura.

[10:49] Rafaela (Convidado)

Qual é a dificuldade de uma das maiores cidades do país oferecer gratuidade no dia das eleições?

[10:50] Rafaela (Convidado)

Qual é a dificuldade, podem responder|?

[10:51] Leandro Frenham Chemalle

E OFERTA DE DIA UTIL TAMBÉM A prefeitura não disse PORQUE NÃO PODE OFERTA DE DIA UTIL NA ELEIÇÃO

[10:51] Aquilla Couto

O secretário Truckl está online. Ele poderia comentar a nota lida ou comentar os critérios técnicos?

[10:52] Rafaela (Convidado)

Eles não se importam COM a população!

[10:53] Rafaela (Convidado)

Não se importam, bom saber!

[10:54] Aquilla Couto

Não entendo o porquê vão encaminhar a nota pro secretário sendo que o representante direto está online! Ele não consegue ajudar nesse assunto.. ou comentar algo?

[10:56] Sandra Ramalho (Convidado)

Nunca tivemos tanta miséria no país!!!!

[11:08] Lucian De Paula (CTB)

vocês podem colocar uma apresentação ou imagem com esses números?

[11:23] Caique Souza (Zona Leste/CMTT) (Convidado)

Oi, voltei

[11:28] Valéria - Sedersp

Desculpe ...tenho que me ausentar agora grata

[11:28] Caique Souza (Zona Leste/CMTT) (Convidado)

Não está claro o tipo de tecnologia empregado. Não está claro se serão usados veículos piso baixo total

(principalmente no ponto de vista da acessibilidade). Se houve um estudo de mercado quanto a disponibilidade de chassi/motorização (articulados 18 metros / 23 metros) Quanto a estrutura de garagens, (considerando veículos a bateria) se está apto para receber esse tipo de veículo Se haverá subsidio, e caso houver, se existe algum valor.

[11:50] Mauro Ramon

Michele, por favor, reforça coma equipe da divulgação dos passos que mencionei.

like 1

[11:50] Hélio Wicher (Convidado)

[helio@saudeesustentabilidade.org.br](mailto:helio@saudeesustentabilidade.org.br)

[11:51] Mauro Ramon

Mauro Ramon

Michele, por favor, reforça coma equipe da divulgação dos passos que mencionei.

Certo?

[11:53] Michele Perea Cavinato

Sim Mauro, farei

[11:53] Michele Perea Cavinato

Obrigada!

[11:59] Jordan (Guest)

quando e qual forma

[11:59] Jordan (Guest)

será definida a atribuição

[11:59] Jordan (Guest)

dos alvarás

[12:00] Jordan (Guest)

onde sairá essa informação?

[12:01] Jordan (Guest)

obrigado!

[12:23] DIEGO GUIMARAES PEREIRA

sobre a remuneração das empresas gostaria de fazer uma pergunta

[12:28] Ana Jarrouge (Convidado)

Desculpem mas preciso sair

[12:29] Lilian Calil

Boa tarde