
65ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTE

Data: **24/02/2023 (sexta-feira)**
Horário: **09h00 as 12h30 (online)**

Participantes:

Conselheiros | Órgãos Municipais

Alexandre Bergamini - CET
Alexandre Francisco Trunkl - SMT
Ana Carolina Jacob - CET
Ana Carolina Machado Jacob - CET
Bárbara - SPTRANS
Beatriz - TCM
Bruno Domeneguetti Barreira - SF
Carlos Eduardo Guimarães de Vasconcellos - SVMA
Claudio Moschetti - TCM
Cristiane Yoshie Matsnaka
Dawton Roberto Batista Gaia - SMT AT
Eduardo - SPTRANS
Fabiano - SPTRANS
Fabio Pacini - CET
Gerson Déssia - SPTRANS
Isabela Muniz - SPTRANS
Jackeline - SMT AT
Jeová Tenorio Lima - SPTRANS
Johnson - CET
Lívio Rios - TCM
Maisa Ferreira dos Santos
Marcelo Falcone - TCM
Marcos Alessandro Ruiz - SETRAM
Marshelle Vasco - SPTRANS
Mauro Ramon
Myrna dos Santos Melo
Olivia Aroucha - SPTRANS
Oswaldo Rafael Fantini - SMPED
Paulo Eduardo - SMT AT
Paulo Matias - SETRAM
Rafael - SETRAM
Rafael Camargo - SPTRANS
Rogerio de Oliveira Ramos - SMT AT
Simão S. Neto - SPTRANS
Suzana de Rosa - SMDHC
Taiane Castro - TCM
Thiago Luiz - SGM
Vanessa Gac - SETRAM

Conselheiros da Sociedade Civil | Temáticos e Regionais e Operadores

Aline Pellegrini Matheus
Ana Jarrouge
Antonio Matias
Aquilla Couto
Angelo dos Anjos
Caique Souza
Élio Camargo
George Queiroz
Katia Canova
Mauro Calliari
Richard Melo da Siva
Sampaio
Sandra Ramalhoso
Vanderlei Torroni
Wagner palma

Observadores

Adamo Bazani
Adauto Bentivegna Filho
André Cieplinski

Bruno Santana do Nascimento
Carmen Araujo
Edmur
Edson Vidigal
Hanna Silveira
Leandro Frenham Chemalle
Lilian Calil
Luana Coutinho
Rafael Calabria
Rafaela Moreira
Richard Martins
Rogerio Viduedo

Sodre
Vanessa
Wagner Chagas
Willian Moreira

Pautas:

- 1 - Relatório de acidentes e mortes no trânsito 2020, 2021 e 2022;
- 2 - Ações da SMT na segurança viária;
- 3 - Balanços das Comissões de Julgamento de Infrações e Multas - COMIM, ano 2022: quantas já foram julgadas e quantas faltam ser?
- 4 - Custos do sistema de bilhetagem e desmobilização dos cobradores.

Informes:

- 1 - Licitação de Ônibus;
- 2 - Redes Noturnas;
- 3 - Renovação de Frota;
- 4 - Ônibus transitando com portas abertas.

Encerramento:

- Aprovação da ata da 64ª Reunião do CMTT;
- Reunião Extraordinária em 31 de março de 2023, apresentação do orçamento para investimentos em mobilidade.

Alexandre Francisco Trunkl - Bom dia, bom dia aos conselheiros, vamos dar início a mais uma reunião do CMTT, a primeira desse ano, sejam muito bem-vindos e que tenhamos um ano proveitoso. Dawton, pode tocar com a pauta, por favor? Obrigado.

Dawton Roberto Batista Gaia - Bom, nossa pauta hoje é longa, temos, vários itens e alguns informes, vou passar a palavra direto para o Alexandre Bergamin, que vai fazer a apresentação do nosso primeiro item da pauta aqui. O relatório de acidentes e mortes. Bom dia, Alexandre.

Alexandre Bergamini - Bom dia, secretário e a todos. A gente vai subir uma apresentação aí sobre os dados de acidentes 2021 do último relatório e depois a gente abre para alguma pergunta.

Apresentacao Acidentes de transito – de 00:01:51 a 00:10:55

Dawton Roberto Batista Gaia - Muito obrigado, Alexandre. Kátia , pode falar.

Katia Canova - Bom dia. Alexandre pela sua apresentação, a gente pode fazer uma interpretação de que a grande queda no número de óbitos se deu com políticas de redução de velocidade. E eu queria perguntar se nesse momento, ainda existe algum incremento nessa política de redução de velocidades para a cidade de São Paulo?

Alexandre Bergamini - Bom dia, Katia. Acho que a Alexandra, na última reunião falou, das áreas calmas. A gente vem fazendo esse trabalho que ele não é estanque, ele está sendo difundido na empresa, numa ideia, de essa mentalidade estar inclusa nos projetos do dia a dia. Existem áreas calmas a partir desses dados de acidentes que a gente pretende fazer projetos específicos, mas no cotidiano, em todo o projeto já vem se considerando a questão de se acalmar o tráfego, de se dar uma condição melhor, a segurança. Então, isso, eu acho que é, vamos dizer assim uma política que não tem mais como voltar atrás. Então, é uma coisa que está engajada dentro da cultura da CET atualmente. O Dawton, aí na Secretaria pode até falar mais sobre isso, mas acredito que é uma onda, vamos dizer assim, que não tem como parar.

Dawton Roberto Batista Gaia – Mauro?

Mauro Calliari - Bom dia, a gente já fez algumas observações na Câmara temática de mobilidade a pé, porque a gente discutiu isso, acho que faz 2 semanas e eu tenho impressão de que de lá para cá a gente pode focar assim que tem uma situação muito evidente nessa queda que houve entre 2012 e 2017 e depois a manutenção e não manutenção, até o aumento do número de mortos e até do indicador de mortos pela população. Então eu queria focar no futuro, Alexandre, eu não sei quem mais que precisa falar aí, mas assim, queria falar de 4 coisas, primeiro: vida segura. A vida segura acabou? A gente não ouve mais falar. O programa foi lançado com pompa e circunstância. O objetivo era “nenhuma morte é aceitável” e a gente tá vendo aqui uma apresentação em que tem até uma tentativa, vamos ver se a gente consegue ver se sem as rodovias estaduais a gente põe um número no fundo é assim, as vidas estão lá e as vidas foram perdidas. Então eu queria saber o que está sendo feito no vida segura e quando é que nós vamos poder ver o incremento, pelo menos para saber se esse programa está vivo ou não. Porque eu acho que ele fracassou. Segundo: essa questão das rodovias estaduais é 2 semanas atrás, acho que foi o Júlio, ele falou que estava sendo feito uma conversa com o pessoal do governo do estado, para poder atacar a questão das rodovias que passam dentro da cidade, que não está sob jurisdição municipal. Mas é claro que é uma preocupação nossa, então é, gostaria de saber o que está sendo feito em relação a isso. Em relação à pergunta da Kátia, Alexandre, eu acho que você não respondeu. Acho que assim, quantas vias estão sendo reduzida a velocidade? Qual é o plano para 2023? E o último: queria falar de fiscalização. O que está sendo feito para poder pegar? Eu entendo que existe uma restrição, uma dificuldade técnica, mas a gente tá vendo um descalabro da situação de carros e principalmente motociclistas, ultrapassando sinais. Eu gostaria de saber o que está sendo feito para incrementar a fiscalização, como é que está a situação hoje de fiscalização? Principalmente em sinais e contravenções, que eu acho que são banais, mas devem estar contribuindo, porque aumentou inclusive o número de acidentes, quando a gente vê os números entre motociclistas e pedestres também. Então eu gostaria de saber dessas 4 coisas o que dá para gente pautar aí nas próximas reuniões para a gente poder acompanhar.

Alexandre Bergamini - Mauro bom dia. Eu vou te responder algumas e vou direcionar outras. Vou começar por fiscalização. A gente aqui é do departamento que coleta os dados e não tenho informações sobre a fiscalização. Vou pedir para o Dawton, se tiver, complementar para você, eu não vou falar sobre algo que eu não tenho como justificar. A segunda indicação é a questão das rodovias. Como Júlio te respondeu, a gente não tem a jurisdição, eu fui por 10 anos, chefe de semáforo que cuidava daquele semáforo da Raposo Tavares no quilômetro 11, que tem um monte de acidente. Fiz 3 projetos, geometria, fiz algumas alternativas mudassem a semafórica, fiz travessia fora da via, propus túnel, só que lá é do D.E.R. Então, significa o seguinte, eu posso propor reformar sua casa? Mas e se você não topar, eu não consigo reformar. Então, como o Júlio disse o que a CET faz é propor, encaminhar, mas foge do escopo, não posso te prometer alguma coisa que não estava no escopo da CET. Então, esses 2 itens eu não tenho como te responder. Na pergunta da Cátia, o que eu respondi é o seguinte, existe um problema contínuo. Então, por exemplo, nós temos alguns sistemas de entrada de solicitação. Então pode entrar uma solicitação de um determinado lugar e talvez tenha poucos acidentes, vamos dizer assim, ou quase, nenhum fatal, como você falou do vida segura, vítima zero, mas que você quando vai lá, percebe que uma redução de velocidade, uma alteração, tem uma escola, construir algumas faixas de travessias elevadas. Isso aconteceu recentemente, que não é uma das vias que está no programa. Então responder para você que tem um problema com 10 vias, pode ser que eu faça 30. Então não está sendo correto o que eu disse é que hoje existe uma diretriz. Para gente trabalhar com o acalmamento, que são programas, vias calmas que

Alexandra citou na última reunião para vocês. Se não me engano, existe, inclusive, citaram até o volume de verba. Acho que o Dawton colocou até a quantidade de dinheiro que está disposta. Então, entendo que essa resposta está atendida assim. E o vida segura não acabou. O programa vida segura, primeiro que a CET, ela integra, não sei se vocês conhecem. A ONU faz um trabalho de segurança no mundo, de segurança viária, porque a segurança viária causa um dos problemas de saúde, vamos dizer assim, no mundo inteiro. E o Brasil adere esse programa da ONU e São Paulo, a cidade, adere o programa da ONU, então as ações de segurança nós persistimos, tem ações internas, como a gente conseguir transformar um relatório que a gente faz de acidentes fatais em digital, nós estamos transformando isso para a gente criar um banco de dados melhor do que em papel e ter que digitar de novo já na rua, já com coleta de fotos de uma atividade interna que a gente está fazendo e que muitas vezes quem está fora não enxerga, mas vai trazer uma melhoria no nosso caso, que é a coleta de informações. A gente vai fazer e vai fazer outras coisas. Estamos fazendo várias coisas. A plataforma vida segura se for a pergunta que está fazendo, ela está em estudo de transformar para que? A gente percebeu que a gente precisa dar ao munícipe e até internamente uma forma um pouco mais didática de apresentar as informações. Então, nós estamos construindo aqui, no departamento, nós temos uma nova coordenadora que é a Andréia, ela está reformulando tudo isso com o intuito de fornecer melhores dados a população e interna, porque quanto melhor eu trabalhar esse dado, melhor eu consigo apurar, melhor identifica o motivo do acidente e melhor é ação da CET, melhor é o retorno, então porque não é só a velocidade, não é só o desrespeito. A gente vê as motocicletas, não baixando tanto os acidentes, quando nós vamos ver a evolução dos veículos, automóveis e das motocicletas em segurança do veículo, há um descompasso muito grande, Hoje, o veículo vem com air bag e a gente ainda não conseguiu colocar na legislação e a CET deseja, nos documentos que a gente lê, que aquela jaqueta inflável de air bag seja obrigatória nos motoristas, no motociclista. Isso nunca foi implantado pelo governo federal, então são coisas que não são só do nosso objetivo. A gente não tem gestão sobre tudo. Mas nós começamos a perceber a linha do acidente, ele é tratado na via, no condutor e no veículo. A CET só consegue interferir na via e muito pouco na campanhas a condutores e treinamentos, mas nos veículos a gente ainda não tem essa competência. Então, a gente tem procurado fazer, orientar. Se você buscar lá atrás, foi a CET pioneira a implantar o cinto de segurança antes de ser lei federal. Então, essas coisas, elas estão embutidas no espírito da CET. A CET não vai deixar de ir atrás. Você pode ficar tranquilo. O vida segura, ou outro nome que se queira chamar. A questão da segurança e da vida é prioridade dentro da CET.

Mauro Calliari - Obrigado. Só para encaminhamento, Dawton, qual seria o órgão estadual que a gente poderia convidar, para vir aqui na nossa reunião para falar especificamente da sinistralidade nas rodovias que cruzam o município, quem você sugere que a gente possa convidar para vir aqui?

Dawton Roberto Batista Gaia - Desculpa, acho que depende da estrada, O DER, eu acho que tem que ver a estrada aqui, a ARTESP é o órgão maior? Então não sei, podemos fazer contato, verificar se a gente pode convidar para eles falarem sobre esse assunto, a princípio, eu sei que já estão fazendo um contato, o Júlio está falando que está fazendo contato já e deve obter sucesso nesses contatos aí nós podemos convidar ele para poder falar sobre isso.

Mauro Calliari - Obrigado.

Dawton Roberto Batista Gaia - Aline., por favor.

Aline Pellegrini Matheus - Oi, bom dia. Alexandre além de complementar a pergunta do Mauro e da Kátia, eu sou representante da cadeira de ciclismo, então, lógico, eu vou falar sobre ciclistas. O seu relatório mostra um aumento, especialmente, no último ano das mortes entre ciclistas, que subiu para 44 mortes no ano de 21, o que dá praticamente um ciclista por semana, não é? E isso é bastante preocupante para a gente, porque principalmente para o ano de 22, a gente ainda não tem os dados, mas nas últimas 3 semanas, por exemplo, a gente teve aí 3 casos de ciclistas mortos, atropeladas por ônibus, e a gente não vê aí um programa efetivo de segurança para ciclistas. Então eu queria me juntar às perguntas do Mauro e da Kátia e perguntar, quais são as políticas efetivas no âmbito de segurança, para ciclistas, de políticas, de marketing, políticas educativas de trânsito. Os motociclistas, como Mauro citou, invadem além de

ultrapassar faróis, eles invadem ciclovias, ciclo faixas, eu passo aqui na ciclovia da Vergueiro, da avenida Jabaquara e todos os dias, pelo menos 4, 5 motociclistas invadem na nossa frente. Não tem nenhum tipo de fiscalização quanto a isso. Isso é só uma ciclo faixa, só para citar de exemplo, Existem várias outras que a gente já passou vários relatórios sobre isso, várias listas de problemas a respeito disso. E aí a gente não vê nenhuma ação efetiva disso, pelo contrário, a gente vê uma política de retrocesso, na verdade, a gente vê, por exemplo, licitação de manutenção das ciclovias, fracassadas. A gente vê licitação da ciclo faixa de lazer dar fracassada. A gente vê várias coisas que não andam para frente, a gente quer saber quais são as políticas efetivas da CET, que vão de fato ao encontro da segurança do pedestre, da segurança do ciclista, para fazer de fato diminuir essas mortes, porque a gente não aguenta mais ver morte de ciclista toda semana, todo mês a gente levantar uma bicicleta branca. Em homenagem a um ciclista morto, a gente não aguenta mais.

Dawton Roberto Batista Gaia - Aline. No nosso programa de metas, está previsto 300 km a mais de estrutura ciclo viária, que está sendo está sendo licitado, está em plena vigor, tem aí a licitação que nós estamos trazendo que é a da manutenção. Está na fase final já. Vai para o Tribunal de Contas, volta. Eles têm algumas notificações que nós estamos respondendo, mas já está em fase final, da manutenção. Então, a previsão é de fazer a manutenção de todas as ciclovias existentes, tem a questão, dentro dos 300 km, nós estamos colocando uma parte através da PPP, outra parte através de uma nova licitação de novas conexões, e o que está sendo implantado das concorrências anteriores, que estão executando. Está na fase final de execução além disso, o próprio secretário já afirmou que queria que se planejasse mais 100 km de rede ciclo viária ainda para essa gestão nós estamos numa fase final passando pelo processo interno de aprovação, passou pelo planejamento, passou pela área operacional que já aprovou, está chegando até nós. Está sendo feito toda parte de estrutura para poder propor uma licitação mesmo, que nós vamos licitar os projetos, ou seja, nós estamos falando. Não de 300 km, nós estamos falando da possibilidade de 400 km desse planejamento. Então, dentro dessa estrutura, com certeza está se pensando bastante na questão desse modal bicicleta e na questão da segurança ...

Aline Pellegrini Matheus - Mas e a fiscalização Dawton? E treinamento para os para os motoristas de ônibus, fiscalização das motocicletas nas vias. Sabe, isso a gente não vê e isso faz parte de um ambiente mais seguro. Redução de velocidade isso a gente não vê, treinamento das pessoas, a gente não vê, não é só é manter a estrutura, aumentar a estrutura, estrutura sem manutenção, essas coisas todas a gente não tem visto. Entendeu? Isso tudo faz parte de um escopo muito maior, entendeu? Assim, a gente vê as promessas dos 300 km. A gente vê essas coisas, a gente tá vendo uma parte pequena disso acontecer, mas a gente não vê a redução das velocidades, a gente não vê a fiscalização das vias, a gente não vê treinamento dos motoristas de ônibus de forma efetiva. Quando a gente vê é uma ação ou outra nas garagens, com treinamento com troca de lugar com o ciclista, que atinge 20, 30 motoristas, que é um universo muito pequeno dos motoristas que precisam ser atingidos, entendeu? E enquanto isso, a gente vai sendo atropelado, vai sendo atropelado pedestre, vai sendo atropelado ciclista. Cada vez mais vai acontecendo mais acidentes, é uma ação mais efetiva que a gente precisa da prefeitura, da CET, da SPTRANS que a gente precisa ver acontecer uma coisa mais do que só ações de marketing no maio amarelo, por exemplo, entendeu? A gente precisa de uma coisa mais efetiva, mais presente e se não a gente só vai ver esses números crescerem. Em 2021, foi 44, em 2022 a gente não tem o número. Em 2023, pelo que a gente conhece, já foi 3 e aí vão ser mais quantos, entendeu? É isso que a gente não quer ver. Número aumentando é isso entendeu?

Dawton Roberto Batista Gaia - A verdade é o seguinte, existe sim uma ação, daqui a pouco eu vou falar sobre o próximo item da nossa pauta. Aí vou falar um pouquinho das ações, que nós estamos implementando essas ações são constantes. A ação de fiscalização na CET é constante. O prefeito até anunciou que tem uma possibilidade de contratação de mais 200 agentes aqui para CET, para aumentar o quadro, a cidade continuar, com todos os problemas que a gente tem e essa fiscalização, realmente permanece e continua sendo feita pela CET. E essa ação, com relação aos motoristas de ônibus, com certeza existe uma ação constante. Não sei se tem alguém da São Paulo Transportes que poderia falar sobre esse assunto? Você podia falar alguma coisa sobre isso, Wagner ou Jeová? Não sei.

Wagner Chagas - O que eu posso falar, é o seguinte, na questão da troca de papéis, esse programa, a gente tá tentando não só fazer em um mês ou em um dia ou em duas semanas do ano. A gente está tentando ampliar esse programa para todas as garagens individualmente para gente pegar o maior número possível de motoristas e cobradores. Esta fiscalização existe, tanto que, se o motorista realmente se envolver num acidente e ele for culpado ele é afastado do sistema. Então, quanto a fiscalização é só para deixar isso bem claro, tá bom?

Dawton Roberto Batista Gaia - Perfeito. Sandra?

Sandra Ramalhoso - Bom dia. Eu só queria fazer 2 ou 3 comentários primeiro a questão que o Mauro colocou e alguém responde assim, “isso não pertence ao meu departamento ou não é da minha caixinha, não é?”. É triste quando a gente faz algumas alguns questionamentos e a gente não tem resposta, aí fica para outra reunião, acho que tem alguém superior que entenda de tudo, não é alguém que seja acima e que consiga administrar todas essas caixinhas e nos trazer todas as respostas. Seria bastante interessante. Outra questão que me inquieta e eu também queria realmente saber, um cadeirante, ele é atropelado na rua em que caixinha que ele se encaixa, pedestre, motorizado, ciclista, que caixinha que ele é colocado porque a gente não tem calçada e aí a gente é obrigado a se atirar nas vias para poder passar para poder estar caminhando, então, em que caixinha nós somos colocados? E há essa tentativa de buscar esse número. Quantas pessoas cadeirantes foram atropeladas? Eu conheço pelo menos uns 3 casos que foram feitos que aconteceram com amigas, com amigos que foram atropeladas e eu gostaria de saber se isso tem uma caracterização ou no boletim de ocorrência ou em algum lugar que a pessoa com deficiência ou cadeirante estava na via e a gente precisava ter esses dados, porque esses dados são importantes para a construção de políticas públicas. Também para pessoa com deficiência. E o terceiro que eu venho trazer aqui é a questão do treinamento, que eu acho que realmente também para lidar com as pessoas com deficiência, cadeirantes, pessoas com nanismo, pessoas com dificuldades de entrar num ônibus, está bastante falho. Então eu acho que o treinamento dentro da SPTRANS, acho que foi Aline que falou que havia uma época em que o conselho era convidado a estar presente nesses treinamentos e falar com os motoristas e falar como que a gente se sente, como a gente deve ser tratado e isso parou. Isso acabou. Não há mais essa participação, nem do conselho, nem de nenhuma outra instituição nessa formação desses condutores, desses cobradores. Eu acho que é necessário que isso volte, porque a gente tá vendo realmente grandes problemas nessa formação desses condutores, desses cobradores.

Alexandre Bergamini - Bom dia, Sandra, sobre a questão dos cadeirantes quando há um atropelamento ele é considerado pedestre para a gente, como eu disse, a cada vez a gente vem tentando melhorar a coleta os dados. A gente teve algumas alterações e vão ter mais no futuro. E a cada vez poder estratificar melhor, entender melhor o resultado do agente em campo, ser o melhor. A gente não consegue ter essa visão de que você falou sobre todos os assuntos. Por exemplo, uma pessoa que faz uma programação semaforica, um tipo de controlador x. Ela não consegue dominar essa tecnologia e dominar mais 5 ou 6 tecnologias dentro da CET é praticamente impossível ter uma pessoa que conheça tudo e tudo a fundo. Quando eu respondi sobre a fiscalização é porque eu não tenho dados de profundidade, eu poderia te responder simplesmente ou para o Mauro e a CTM. Que Encanto com fiscalização, radares colocados, mas eu não tenho a informação completa. Então a gente evita de responder a informação incompleta, só isso. Então, o cadeirante, ele é colocado como um pedestre que foi um atropelamento. Estava na função do pedestre. Se o cabelo estiver dentro de um veículo, esse veículo sofreu uma colisão e ele foi a vítima. Ele está, tomou o de passageiro. É, vamos dizer assim, qual passageiro do veículo e essa lógica que a gente utiliza. Concordo que a gente tem que melhorar para 1 hora ter no caso do pedestre, ter classificado, porque às vezes está como você mesma colocou a ocorrência de ele estar na rua é porque a calçada não é adequada. Por isso que a prefeitura tem um trabalho, que eu acho que é a Kátia que esta aqui, quando não sei se ela estava na CMDU quando ela tava lá, a CMDU fez um trabalho de requalificação de calçadas. Teve o mapeamento, você entra na página gestão urbana, tem todo o mapeamento solicitando a melhoria da calçada na cidade inteira, porque a cidade não foi construída por nós que estamos aqui hoje é uma cidade que tem quase 500 anos. Ela Foi construída com calçadas equivocadas, ruas estreitas e nós não temos condição de hoje estalar os dedos e arrumar uma cidade de 12 milhões de habitantes em um dia. A gente vai arrumando pedacinho

por pedacinho. Porque é isso que eu tenho tentado dizer desde o começo. A gente faz um esforço e vai fazendo um pedaço por pedaço. Uma hora vai estar pronta. Se a gente desistir. Aí não, tá?

Dawton Roberto Batista Gaia - Acho que o importante, Alexandre, são 2 coisas. É primeiro que hoje, substancialmente, vivemos uma fase de comportamento muito ruim no trânsito e claro que é resultado de fato, de uma fiscalização, Claro que, quanto melhor fiscalizado, melhor será esse comportamento. E é nisso que nós estamos trabalhando bastante com relação a essa fiscalização. Quando você pensa na questão de ampliação de radares, quando se pensa na manutenção dos radares, com relação à velocidade, você de fato está trazendo isso para implementar um ambiente um trânsito mais seguro. E por outro lado, nós temos aqui na superintendência de educação que é o CETET hoje ele foi totalmente mudada a estrutura dele, está sendo equipado com novos computadores, com o objetivo de ampliar as campanhas educacionais e está focado nisso com relação à educação, essa melhoria na questão da educação, do trânsito. Então, isso está sendo implementado, colocando verba hoje específica para essas campanhas educativas e precisa de equipamentos para melhorar a questão da educação e dos cursos que estão sendo elaborados pelo próprio CETET. Isso realmente não está parado. Nós estamos implementando devagarzinho, mas estamos implementando constantemente e com certeza isso vai melhorar. É isso. Não sei se respondeu todas as suas perguntas.

Dawton Roberto Batista Gaia - Perfeito, é. Senhor Élio.

Elio Camargo - Bom dia, eu estou tomando a iniciativa aqui de colocar um assunto que a Meli ia colocar, mas eu não a vi aí, então é uma referência ao artigo 44-A do CTB é o seguinte, qual a posição da CET com relação a esse artigo, se vai se manifestar, junto ao CONTRAN, para não ser regulamentada essa conversão. Ou a CET está preparando para adotar seguimentos e liberar a conversão à direita com o Farol fechado. Isso é um item importante na segurança do pedestre, porque está vermelho para os veículos, aberto para os pedestres e é uma ocasião que pode ser fatal, como vimos naquele caso do ônibus que atropelou uma senhora, porque o motorista fica olhando na esquerda e atropela um pedestre na direita. Pedestre ou ciclista. O outro ponto que eu colocaria, era a questão da SPTRANS. É na questão da segurança dos pontos dos ônibus, tem que estar na esquina, junto da faixa de pedestre. Na Francisco Morato não tem essa fixação, ou seja, os pontos são no meio do quarteirão, propiciando uma posição insegura para o pedestre atravessar, ou seja, sair do sistema ou entrar no sistema. A outra que eu acabo sempre falando, é a questão do lema que vocês têm que nenhuma morte ou lesão grave no trânsito é aceitável. Na prática tem se mostrado que não é bem assim. Nós temos algumas figuras importantes ou marcantes que morreram. O caso da Marina, que foi até uma homenageada aqui na CMTT e que, aparentemente, não foi feito nada no local que ela sofreu acidente, ou seja, pedestre não tem semáforo, pedestre, ciclista, não tem semáforo para fazer a travessia. Não tem semáforo para alcançar a faixa no canteiro central, não há controle de entrada ou saída dessa faixa e então isso prova que essa frase é de efeito e não de fato. Obrigado.

Dawton Roberto Batista Gaia – Bom, não faz parte da nossa pauta a história do artigo 44, mas vou responder rapidamente sobre isso. É o seguinte, está sendo estudado, tem um grupo de estudo formado hoje dentro da CET, junto com SMT, não tem nenhum posicionamento com relação a isso ainda. Senhor Élio, não existe essa possibilidade ainda. O estudo está sendo elaborado, está sendo pautado, está sendo intensamente estudado pela CET. Então não é possível afirmar que a CET vai adotar essa medida nesse momento. Então, com relação a isso, nós não temos respostas porque ainda está sendo estudado e certamente estamos vendo os outros órgãos e as outras entidades que já elaboraram estudos, e já tem resultado desses estudos, então, está sendo observado tudo isso, realmente estamos debruçados sobre esse assunto e muito em breve será divulgado esse trabalho com relação ao artigo 44, essa permissão da conversão à direita no semáforo vermelho. Com relação à visão, eu não vou concordar com o senhor porque existe sim, dentro do plano que está sendo apresentado das metas da prefeitura, tudo o que está previsto lá, nas iniciativas do plano, elas consideram, continuam sustentadas, continuam em vigor as metas, nós continuamos seguindo o que foi planejado e o que foi relacionado para as metas, Não existe nenhum descuido com relação a possibilidade de locais com problema de segurança. E em todos os locais em que são identificados a segurança, nós estamos de fato tratando desses assuntos, então existe aí a

gerência que trabalha tem uma agenda específica trabalhando sobre as questões da segurança de trânsito, então isso, em nenhum momento deixou de ser estudado, deixou de ser verificado e as nossas metas elas vêm de fato trazendo e propondo soluções que venham reduzir esse índice de fatalidade. A gente não pode esquecer o seguinte, que a meta 39, lá das metas relacionadas da mobilidade ativa, reduziram o índice de morte no trânsito para 4.5 por 100 mil habitantes. Ela permanece e nós, continuamos perseguindo. Estamos trabalhando para isso, então é isso? Em nenhum momento a Secretaria deixou de perseguir essa meta. Osvaldo pode falar.

Oswaldo Rafael Fantini - Bom, com relação ao que o Élio estão sendo feitos estudos e gostaria de saber se o conselho está sendo convidado a participar dos estudos. A Secretaria da pessoa com deficiência, pelo que eu saiba, ainda não está sendo convidado a participar desse estudo para dar um posicionamento das pessoas que mais requer tempo para a travessia e mais segurança, inclusive porque uma pessoa sentada não é tão visível na conversão, assim como uma criança. Voltando a diminuição de mortes no trânsito a gente percebe que uma grande parte dos motociclistas se expõe a numa verdadeira aventura para entregar uma pizza quente, e um absurdo que eles tenham que arriscar a vida se tornando deficiente. Eu gostaria de saber se os agentes de fiscalização têm algum comparativo, por exemplo, se as multas aplicadas para os veículos seguem a mesma proporção para as motocicletas, porque eu vejo que o farol vermelho não segura moto, à direita já é livre para motoqueiro, calçada eles aparecem de qualquer lado. Eu valorizo muito o trabalho e mais ainda a vida dessas pessoas, por isso que eu acho que deveria ser fiscalizada a velocidade, obediência ao semáforo, uso do celular, há uma proporção? Porque eu percebo que não tem controle e tendo o controle dessas pessoas vai valorizar os serviços dela, porque elas não vão ser tão baratas, eles vão poder ganhar a mesma coisa, mas em tempo um pouco maior.

Dawton Roberto Batista Gaia - Alexandre, você tem essa informação?

Alexandre Bergamini – Não tenho esses números aqui, o que posso te dizer e que existe uma dificuldade técnica da fiscalização de motos. A CET tem tentado resolver, a CET foi um dos órgãos que propôs a instalação do chip em todos os veículos e foi vetado pelo governo federal. É importante que a sociedade civil também faça uma pressão no governo federal para que isso ocorra, se nós tivermos o chip embarcado em todos os veículos, acaba essa dificuldade técnica. Obviamente, não preciso nem ter os dados para te garantir que a proporção de veículo autuado é maior do que o de moto. Essa questão que você citou do semáforo vermelho o radar nem sempre consegue pegar as motos. Em contrapartida, o agente de trânsito faz a autuação e não perdoa de jeito nenhum, como nenhuma outra autuação a gente perdoa, mas a gente faz com mais cuidado para garantir que não tenha erros a gente tem essa preocupação, como na ciclovia que Aline colocou que as motos passam se a gente vê a gente autua. a grande dificuldade é que nós temos uma cidade de 20 mil km de via e devemos ter hoje em torno de no máximo 2 mil agentes divididos em 4 turnos, você acha que 500 pessoas por turno vão fiscalizar 20 mil km de via e não vai ocorrer uma infração? Vai. O que a gente precisa é que a sociedade civil faça pressão para instalação de chips em todos os veículos, hoje o que dificulta a CET e a SPTRANS na fiscalização, é a sociedade civil ter se mobilizado para contra o chip nos veículos. Com o chip todas infrações seriam autuadas, hoje a gente precisa do agente ou do radar móvel para fiscalizar a moto.

Dawton Roberto Batista Gaia – É nós estamos a uma hora no primeiro item da pauta, já são 10 horas, e gostaria de passar para o próximo. Temos 2 pessoas inscritas, que é o Viduedo e o Sampaio. Eu vou passar para os dois e se vocês permitirem vou encerrar esse primeiro item da pauta, se não, não vamos tratar dos outros itens aqui. Então, Sampaio, por favor.

Sampaio - Bom, entendo as justificativas que são dadas pelo pessoal da prefeitura só que para mim toda essa conversa mostra a grande contradição que a prefeitura vem vivendo nos últimos anos que é o extermínio da CET versus a vontade dos seus funcionários em fazer com que a coisa permaneça em pé. Quando as pessoas que trabalham no CET dizem que todos seus esforços estão sendo no sentido da melhoria, ninguém duvida disso. O que nós duvidamos é da alta direção, da alta administração da prefeitura de São Paulo, que vem num processo de esvaziamento dos setores de fiscalização dos setores de educação, dos setores técnicos, e isso que nós estamos observando. Então, quando foi apresentada a

queda das mortes na verdade, a gente está vendo uma estagnação nos últimos quatro anos, e possivelmente, 2022 não vai mudar muito o quadro, pelo que se tem, a gente está vendo o reflexo que as políticas destas administrações últimas estão mostrando para a cidade de São Paulo, porque enquanto os técnicos estão indo numa direção a administração está indo em outra direção. Então, se eu pudesse dar um conselho como conselheiro, é que esta política feita pela administração de esvaziamento da CET pare. Que ela contrate imediatamente mais técnicos, mais engenheiros de trânsito, mais fiscais, mais marronzinhos, porque estão morrendo pessoas. Que a gente está o tempo inteiro falando que o trânsito tá pior, que as pessoas não estão mais obedecendo e a prefeitura esvazia o nosso centro de inteligência para poder diminuir. Então essa é a contradição que nós estamos vivendo. O esforço da CET é heróico, porque não tem a retaguarda adequada das administrações, é isso que eu queria falar, obrigado.

Dawton Roberto Batista Gaia - Por favor, Vanderlei.

Vanderlei Torroni - Bom dia. Eu sou eleito para a cadeira do ciclismo, eu queria falar um pouquinho sobre a questão da insegurança estou vendo que o primeiro item da reunião é o relatório de acidentes e mortes no trânsito e eu queria para CET o que ela está fazendo em relação à redução desses índices de mortes de pessoas. E quero me manifestar contra a liberação da conversão livre, como morador da Liberdade há 21 anos, fora da bicicleta e do carro, eu sou pedestre e me sinto sitiado na calçada. Como exemplo, venho observando o semáforo da Conselheiro Furtado com a Pires da Motta que tem 3 fases, a conversão para a esquerda, a conversão para direita e a passagem do pedestre a fase verde do pedestre é desrespeitada por motoristas e principalmente por motociclistas, como também o trânsito de veículos e motos pela ciclovia que existe ali. Então, liberar conversões para veículos vai piorar e muito mais a situação da segurança para pedestres, ciclistas, causando mais atropelamentos e colocando mais pessoas em perigo. Eu acho que a prefeitura deveria aumentar o tempo de travessia em faróis para pedestres e ciclistas para dar mais segurança, como diz o conceito de visão zero. Obrigado.

Dawton Roberto Batista Gaia – Viduedo, por favor.

Rogério Viduedo - Bom dia, pelo INFOSIGA houve um aumento de 20% nos óbitos foram 865 em 2022 contra 723 em 2021 esse número é maior do que 2017, quando teve 823 e é o terceiro maior desde 2015 que teve 1100, 2016 teve 928, ainda no INFOSIGA um pouco mais de 1/3 as mortes de motociclistas foram a noite. Eu queria saber, já que se falou que a CET não consegue dar conta de fiscalizar para que então a Prefeitura paga a polícia militar que tem 2 batalhões de trânsito reativados, por que eles não fazem essa fiscalização, queria entender por que a PM não faz essas blitz, já comentei aqui, que o escapamento aberto de motocicleta é o inferno. Em Brasília, o governador baixou uma lei, e falou, eu vou acabar com isso e ele acabou porque ele botou blitz de madrugada para pegar a motociclista com escapamento aberto, é vontade, gente, dinheiro tem. E última pergunta, Dawton, tive informação de uma de uma colega da CET de que estão fazendo com que essas empresas INOVIA, KSQ, DSK alguma coisa assim para elas substituírem os agentes de trânsito, esta havendo uma terceirização da fiscalização de trânsito por essas empresas. Essa que já faz inclusive a colocação dos cones que trabalha para São Paulo turismo nos eventos, é isso que vai acontecer mesmo. Vai terceirizar a fiscalização de trânsito?

Dawton Roberto Batista Gaia – Não existe nenhuma possibilidade de terceirização da fiscalização. Existe um propósito, na operacionalização, então, o número de agentes necessário para, por exemplo, montar uma reversível é um número muito grande. Eu tenho que retirar esses agentes da fiscalização para poder montar essas operações. Então, o objetivo é melhorar a fiscalização, colocando especificamente algumas atividades nessa distribuição de materiais, é isso, não existe nenhuma possibilidade de terceirizar essa fiscalização. Com relação à polícia militar, eu tenho visto algumas blitz, não sei especificamente com relação à motocicleta e bicicleta. Fui parado na semana passada, então eu a vejo ela ativa. Se você falar que poderia melhorar, podia ser muito maior, com certeza podia ser maior. Numa cidade como São Paulo, precisa realmente aumentar o número de agentes e só os agentes e a polícia militar o número ainda é pequeno e existe um esforço sim de fiscalização e essa possibilidade de focar a questão do agente de trânsito na fiscalização, é um dos motivos de ter essa atividade redistribuída. Então vamos a segunda pauta: Ações da SMT na segurança viária, na verdade nos continuamos em busca da meta 39, que é reduzir o

índice de mortes no trânsito para 4,5/100 mil habitantes. O Viduedo pontuou que pelo INFOSIGA o número subiu em 20 % isso não significa que nós não estamos perseguindo essa meta, já na meta 41 são nove projetos estão sendo implementados projetos de redesenho urbano especificamente com vistas à melhoria da caminhabilidade e da segurança, em especial para o deficiente físico, idoso e criança estamos buscando recursos para poder implantar todos esses projetos na verdade, já estão chegando e serão implementados ainda nessa gestão. Implementar os 300 km a mais da rede ciclo viária com a possibilidade de colocar mais 100 km ainda nessa gestão, tem um pedido do secretário para que isso seja implementado ainda nessa gestão e estamos de buscando essa meta ainda para 2024. Bom, o que tem de efetivo nessas questões? Temos da meta 39 a área calma São Miguel que assinamos contrato agora e é um projeto razoavelmente grande, que pega toda a região central de São Miguel implanta e que se não me falha a memória, serão 16 lombadas, quatro lombo-faixas, avanços de passeio, ampliação e avanço de passeios e avanços de esquinas. Outros projetos também que está sendo licitado é a Belmira Marin, estrada de Itapeçerica, Teotônio Vilela, Raimundo Pereira de Magalhães, Marechal Tito e a área calma centro, que também está sendo colocado nesse pacote é uma licitação de projeto que será elaborado e deve sair nesses próximos três ou quatro meses estamos já buscando os recursos. Temos também a via segura onde temos a estrada do imperador, a avenida do estado do estado, a área calma entra nessa via segura, o centro e a Republica, estamos ainda implantando 100 Mini rotatórias isso é muito significativo a mini rotatória é um projeto que ele tem o objetivo de reduzir a velocidade, principalmente nas aproximações, os resultados das pesquisas dessas mini rotatórias de fato são muito bons, então temos uma proposta de implantar nesses próximos 6 meses mais de 93 unidades dessas mini rotatórias, implantar novas faixas de pedestre para travessia de pedestre estamos falando da proposta de 5746 unidades a mais, são cruzamentos que tem que ser sinalizados, temos projetos de implantação de 300 novas frentes seguras, que são aqueles box para moto próximo aos semáforos e a ideia é de implantar até final de 2023, e depois mais 421 projetos de frentes seguras. Campanhas com ações educativas. Tem aí uma em licitação. Nós estamos licitando aí uma proposta de campanha de novas campanhas de educação. Está sendo conduzido lá pelo, pelo CETET, pela CET, É intervenção em pontos críticos. A gente falou aí um pouquinho, é na apresentação do Alexandre, intervenção nos pontos críticos, onde realmente tem as vítimas fatais, são projetos de segurança, está se propondo. São 32 novos cruzamentos em faixas elevadas. Intensificação de fiscalização eletrônica. Existe aí uma proposta de fiscalização por vídeo monitoramento, ou seja, alguém da central de operações com uma Câmera pode fiscalizar isso a distância melhorando ainda a nossa fiscalização. O que fica muito Claro é que o grande problema que nós atravessamos hoje é a questão do comportamento e precisamos de fato fiscalizar. E o desafio é a tecnologia. Essa Implementação da tecnologia nos cruzamentos com certeza vai ajudar muito essa questão da fiscalização. O agente de trânsito. A presença do agente de trânsito. Ela é muito importante, ele é significativo, tem que estar para poder, porque ela, quando ele preenche um auto de inflação, aquela ação é uma ação educativa também, ela não é só uma penalidade que ele tá aplicando, ele tá educando aquele indivíduo, Está se estudando aí, formas de Implantação de uma JARI digital que é. Para melhorar essa questão da JARI aí, Está sendo estudado, está sendo lançada aí licitação. Ainda na meta 39, programa de motociclista que está sendo implementada aí. O resultado dela tem sido muito bom, na onde tem sido implantado, zerou aí a fatalidade e a gente, foi um dos projetos que está dando certo e nós vamos buscar implantar isso. Eu tenho uma proposta de implantar mais de 220 km. Quer dizer, nós estamos falando de ações que melhorem a segurança e que faça com que nós possamos atingir a meta, De 4.5 por 100 mil habitantes. É, quer dizer, implementar mecanismos de fiscalização de excesso de carga, porque o excesso de carga, quando ele passa em determinado, principalmente no pavimento, ele detona total todo o pavimento, tudo o que tiver de irregularidade nessas questões da carga, isso termina contribuindo com piorar a qualidade do pavimento, Então tem uma implementação na fiscalização desse excesso de cargas transportado é. Reduzir a velocidade. Baixar de 50 para 40 km por hora. Existe aí na proposta que foi implementada aí em 2021, eram 24 vias que foram implementados e elas estão em fase de estudos, Existe a possibilidade de ampliação desses dessas vias com certeza. Está nessa fase de estudos de redução, que foi reduzido e está sendo estudado. Existe a possibilidade de aumentar esse número de vias que serão reduzidos de 50 para 40 km por hora. Implantação de 200 projetos são 200 projetos de avanço de calçada. O avanço de calçada é aquele que fica próximo do cruzamento, onde reduz o percurso do pedestre na travessia. Isso está sendo realizada a licitação dos projetos também e principalmente nas áreas onde tem o maior número de pedestres aí que a gente está colocando. Implantar os projetos de

redesenho urbano. Nós estamos falando aqui sobre projetos de rotas escolares, ruas completas, projetos de rotas acessíveis, o programa é grande, não é? O programa realmente é grande. Eu não vou, eu não vou colocar o programa todo aqui se precisar que a gente faça uma apresentação específica desse programa, eu me proponho a fazer apresentação do programa inteiro, É com mais detalhes, se for o caso. Na questão dos 300 km da rede cicloviária, ainda para 2024, nós queremos assegurar que 80% das subprefeituras estejam interligadas, estejam conectadas com a rede cicloviária, Isso é muito importante implementar 6 transposições de pontes do Rio Pinheiros e do Rio Tietê. Acabou de ser implantado aí a cidade universitária, vai ser implantada a Jaguaré logo em seguida, transposições de Viadutos, era um grande desafio. Existia um grande desafio que era transposição das pontes e dos Viadutos com relação à rede cicloviária. Então, nesta ampliação está se colocando aí essa questão dessa interligação, dessa conexão com essa, através dos Viadutos e implantar é passarela, está na fase final a elaboração do projeto. Do ciclo passarela da Bernardo Goldfarb tive conversando com a SP obras na semana passada. Eles estão na última revisão do projeto que será implantado, tem previsão de projeto dessa ciclo passarela que é da Bernardo Goldfarb, para essa gestão ainda, 2024. Quer dizer, tem muitas ações que a SMT está propondo com relação a segurança viária e que são essas aqui. E se vocês realmente quiserem, eu posso fazer uma apresentação específica desse programa inteiro. Ele é muito grande, realmente um programa muito grande. Acho que é isso. Não sei se alguém tem alguma dúvida para colocar alguma pergunta para fazer George, por favor.

George Queiroz - Bom dia Dawton, bom dia, pessoal, gostaria sim de que você preparasse oportunamente uma apresentação mais detalhada ou colocar isso em uma apresentação, Vamos dizer documentar para a gente. Por que, o que a gente vê primeiro, o que me estranha aqui como conselheiro, É um pouco a escala, escala dos números, que me parecem escalas insuficientes quando você fala que vai fazer, estão preparando 9 intervenções para pedestres. Tem uma cidade com 20 mil ruas. O efeito é nulo. Ele não tem um efeito na meta 39. Isso 9 ruas, funciona, vai ter um efeito numa cidade de 10 mil habitantes, numa cidade de 12 milhões. Não vejo a escala necessária para isso. Quando você fala em reduzir, em adequar velocidade de 24 ruas, 24 avenidas numa cidade de 20 mil, é pouco. A única vez que a gente viu uma escala grande acontecer, me perdoe, A gente tem que falar. Foi em 2015, 2014, no governo Haddad, onde houve de fato um comprometimento com readequação e o resultado. Se ficar Claro, o resultado está nos números. Quando se reduziu as velocidades em qualquer via, você olha no relatório de CET e provavelmente não e não. Relatório, o índice de óbitos caiu então, quando a gente vem com soluções, aí tira soluções da cartola da Malásia. E não faz esse para casa, a gente acaba vendo uma coisa que acaba funcionando para o PowerPoint funciona para aqui para a reunião pode funcionar para o marketing, mas na hora do vamos ver aqui na rua, a coisa não acontece. Então a gente está vendo a estagnação dos números. Pior, a piora dos números está morrendo mais pessoas, mais pessoas, ou seja, qualquer plano que esteja sendo feito não está dando certo, não está dando certo e são os números, não sou eu que estou falando que eu não gosto de A ou de B. Os números estão bem claros de que não há uma tendência de diminuição. E quando eu vejo essa apresentação, as essas seu resumo, me parece que a escala é muito pequena e essa, obviamente, a falta de coragem com certos, com temas que a gente sabe que são muito importantes e precisa dar escala, ou seja, é preciso diminuir a velocidade muito mais do que 24 ruas. As marginais, a gente viu pelo quinto ano consecutivo após o aumento das velocidades, o índice de óbitos muito superior. A gente chegou à média histórica de 26 em 2016, o único ano com a velocidade reduzida e nós estamos já passando de 40 óbitos. Ou seja, está provado por A Mais B de que a política do acelera em 2017 é um erro que está custando vidas. E aí o poder público, a prefeitura de São Paulo, tem sangue nas mãos. Na marginal, nas marginais, esse aumento de mortes é resultado direto, incontestemente da política do acelera, então a gente, se a gente tem de fato um compromisso, vamos dizer um compromisso que é ousado de 20%, ele não vai ser atingido com medidas pontuais. É necessária uma política de enfrentamento. A gente sabe que nós estamos numa prefeitura conservadora, que não vai fazer isso, ele não vai diminuir a velocidade das marginais para o volume, para a velocidade que se provou correta, não é? E quando ele vai diminuir 24 ruas ao invés de 240, que é o que ele deveria fazer? Ou 2400, que é o que a gente imaginaria para quem quer realmente atingir a meta de 39. Então a gente vê, na verdade, uma coisa pontual, até bonita, correta, mas numa escala absolutamente insuficiente para o tamanho de uma cidade, uma megalópole. Não vejo nessas ações a noção de que São Paulo é uma megalópole gigante e prevê reduzir 20%, em cima dos 30% que foi conseguido fazendo o que todo mundo já sabe que é importante, É privilégio

da mobilidade ativa, é acalmamento de tráfego, fiscalização, precisa de indústria da multa simples, botar radar em tudo quanto é lugar e quanto melhor. Radar móvel, radar na parada, radar em cima, radar embaixo. Mas isso a gente sabe que funciona, mas o que a prefeitura fez, e essa é uma crítica política, não é uma crítica nenhum dos técnicos aqui, óbvios, é crítica, principalmente aos ausentes. Aos que não está aqui, é que não existe nenhuma vontade em se fazer um enfrentamento e se implantar as políticas que todo mundo sabe, todo o planeta sabe, porque se provaram ser corretas na redução, ou seja, vou dar um spoiler, não vai funcionar, tudo o que está sendo feito, tudo está sendo proposto aí. Na escala pequena não vai dar certo, porque isso é ciência. Bom. Enfim, como disse a crítica, não é Dawton, não é a Michelle, não é nenhum técnico da CET. A crítica aqui é bem clara ao senhor Ricardo Nunes e o seu Ricardo Teixeira um beijo no coração dele. Mas é infelizmente, ele não tem mostrado a capacidade de produzir um enfrentamento na escala que a ciência pede, é isso, desculpe muito obrigado.

Rogério Viduedo – Apoiado.

Dawton Roberto Batista Gaia - Muito obrigado, George. Vamos a próxima pauta. Eduardo por favor.

SPTRANS - Eduardo e Fabiano – Bom dia, A gente tem 2 Apresentações a primeira é relacionada a COMIN o Fabiano que está aqui comigo vai fazer a apresentação, ele vai explicar um pouquinho o que é a COMIN, de como que está os resultados dela nesses últimos anos, e a segunda relacionada aos custos da bilhetagem e algumas discussões relacionadas a esses custos que a Isabela responsável da área de comercialização vai fazer. Depois a gente tem os informes, dois informes eu responderei o terceiro e o quarto a equipe da DO o Jeová e o Simão vão responder. Eu vou colocar aqui um documento que Fabiano trouxe para a gente falar sobre, mas se quiser ir falando um pouco sobre a COMIN? Bom dia. Pessoal, é o seguinte, me aportou aí, dúvidas que vocês tinham a respeito do funcionamento das comissões de infrações e multas. Nós estamos desde o retorno da pandemia, trabalhando num modo intermediário porque a SPTRANS em seu todo, tá sofrendo uma remodelação digital muito grande, que envolve muitos dados, muitas situações técnicas e o que acontece, o julgamento antes da pandemia até 2020, ele era feito todo de maneira manual, recursos que as empresas traziam quando elas são autuadas traziam para gente a documentação era montada todo o recurso em papel, uma pasta etiquetada tal. A ideia, já de um bom tempo vem sendo capitaneada pelas nossas diretorias, é de que esse é processo todo deveria ser digital, inclusive para melhorar o desempenho de julgamento das comissões e, principalmente, para evitar desperdício de papel e depois de espaço, com um arquivo com todo esse tipo de situação, e também a fidelidade é do processo como um todo e a segurança. Então, de lá para cá vem sendo feitas várias mudanças para que a COMIN fique completamente digital não haja mais a presença de papel no julgamento e isso é que ocasionou todo esse atraso.

Apresentação COMIN – Situação Julgamento Recursos das 01:30:18 as 01:32:23

Vocês têm alguma dúvida?

Rogério Viduedo - Eu não entendi isso aí é recurso de multa?

SPTRANS - Eduardo e Fabiano - São recursos de multas, sobre as atividades dos ônibus na cidade de São Paulo, são aplicados pela São Paulo transporte.

Rogério Viduedo - A São Paulo transporte fazendo recurso contra as multas que os ônibus tomaram. Não está Claro.

SPTrans - Eduardo e Fabiano – Não, só o contexto rápido, a São Paulo transporte tem a atividade de fiscalização. As empresas e motoristas, são autuados por parte da nossa equipe de fiscalização, por algum tipo de infração que eles cometeram, por exemplo, andar com a porta aberta, viagem não cumprida, etc, a gente tem uma série de regulamentos e de multas, que trazem quais são essas infrações que os motoristas podem cometer e a gente obviamente autuá-los por conta disso, essas multas, essas autuações podem ser objeto de recurso, e é esse o papel da COMIN de julgar esses recursos. Para que a gente consiga autuá-los e descontá-los. Semelhante a uma JARI, só que em relação às operadoras do transporte de ônibus.

Rogério Viduedo - E o problema desse acúmulo aí você falou que a pandemia e a digitalização do processo.

SPTRANS - Eduardo e Fabiano - Exatamente. Nós trabalhávamos 100% com o papel e tem sido feito uma remodelação geral da São Paulo transporte para que as áreas depois possam ser conectadas e o sistema se tornar Uno digital e o módulo COMIN é um deles, que está em desenvolvimento. Então, nos próximos 15 a 16 meses, se Deus quiser, estará toda essa demanda em ordem, julgada, como apresentei no primeiro relatório, no primeiro demonstrativo.

Rogério Viduedo - É, pergunto as implicações sobre esse atraso, o fato de um motorista de ônibus ter andado com uma porta aberta que machucou uma pessoa, ele tomou uma multa, aí a empresa aplicou um recurso o fato desse recurso está parado, não favorece que esse motorista continue fazendo esses problemas?

SPTRANS - Eduardo e Fabiano - Eu vejo como não Rogério, porque na realidade as multas continuam sendo aplicadas a gente continua autuando a empresa. Não é porque ao recurso que a empresa deixou de ser autuada ou motorista deixou de ser responsabilizado, principalmente nesses últimos casos que a gente tem filmagem, tem uma série de outras questões que entram, então são coisas diferentes. Bom, eu vou dar um exemplo, parte desses é a gente tem uma margem dentro do contrato já previsto para cumprimento de viagens, por exemplo. Muitas vezes o nosso GPS pode estar por algum motivo, dando algum dado de tempo que a empresa tem alguma comprovação, que não é o tempo que ela realizou efetivamente, então a gente aplica uma penalidade por conta de todo o cumprimento que a gente tem toda a rigidez contratual que a gente tem e a empresa depois entra com recurso, falando, ó, vocês atuaram a gente nesse momento aqui por um tempo de viagem, por exemplo, prolongado. Estou dando um exemplo, e não necessariamente esse tempo de viagem foi feito. Eu tenho tal e tal prova que mostra que não foi esse tempo de viagem que vocês estão aí me autuando e aí entra como nesse sentido para olhar esses documentos. É uma comissão formada por mais de uma pessoa, sim, por vários profissionais e que conseguem fazer o julgamento nesse sentido. Se a autuação foi adequada ou não adequada para ocasião, essa é a ideia.

Rogério Viduedo - OK, obrigado.

SPTRANS - Eduardo e Fabiano - Sandra, por favor.

Sandra Ramalhos - Eu estou indignada, porque o que adianta autuar e continuo vendo pessoas caindo dos ônibus. Eu já trouxe isso aqui e disseram que fui dura demais alguém daqui da SPTRANS foi falar para os meus amigos que eu fui dura demais porque uma pessoa caiu do ônibus e morreu e eu cheguei para vocês e falei, quando vocês vão tomar uma atitude? E uma pessoa que está aqui na reunião falou, não vai mais abrir a porta antes, só vai abrir quando estiver parado. Eu estou vendo no ponto o ônibus chegava com a porta aberta. Precisou que caísse se machucasse, foi filmado para vocês tomarem uma providência de multar e a empresa diz que mandou o motorista embora. Mas e aí, gente, vai continuar acontecendo? Que palavra que a gente vai acreditar? Eu, a pessoa me diz, que não vai mais não anda na rua não pega ônibus que se pegasse ônibus, andasse na rua, se tivesse lá no ponto de ônibus, ia ver que o ônibus chega com a porta aberta, ele sai com a porta aberta. Sabe, é muito triste isso. E eu vou falar de novo. Vocês não carregam caixas? Vocês carregam seres humanos. Que tem vida, que tem filhos. Que têm pais. Vocês têm que ter mais responsabilidade pelo serviço que vocês prestam a população. Eu vejo gente correndo atrás de ônibus. Por que o ônibus ultrapassou o outro que estava no ponto e não parou. Eu vejo ônibus que não baixa para idoso, que não baixa para nanismo. Nós estamos fazendo todas as empresas fazem treinamento. Cadê? Eu não estou vendo? A Aline falou que também não vê, ninguém vê. É feito a quatro paredes. Ninguém fala nada, ninguém faz nada, ninguém toma providência. O transporte do jeito que anda. E as respostas dos micros ônibus de piso baixo? A Defensoria está esperando a resposta. Eu já fui procurada pela Defensoria. E aí, como é que fica a história? A SPTRANS é uma empresa prestadora de serviço público. É transporte, direito de ir e vir. Vocês me desculpem, mas multar e ficar esperando anos para que isso seja ... a empresa não vai se corrigir de jeito nenhum, não vai ter correção. Não há fiscalização, por exemplo, do ônibus que sai da garagem quebrada. É lei, não pode sair ônibus quebrado da garagem. Quem fiscaliza isso? Cadê? Cadê a fiscalização que vocês não deixaram tantos ônibus saírem da garagem porque estavam

quebrados? Cadê? Olha vocês me desculpem o desabafo e de ser dura de novo a minha companheira que deve estar aqui assistindo e dizendo que eu fui dura. Quantas pessoas ainda vão ter que cair dos ônibus? Quantas pessoas que vão ter que cair dentro do ônibus? Quantos idosos vão ter que cair dentro dos ônibus? Gente é uma falta de respeito que assim que eu não acredito. Obrigado.

Dawton Roberto Batista Gaia - Oswaldo.

Oswaldo Rafael Fantini - Bom, continuando com que a Sandra falou só pra deixar claro que nós temos 2 tipos de ônibus em São Paulo, com piso baixo e com plataforma para nós ônibus acessíveis são aqueles de piso baixo, então quando vocês virem algum ônibus com plataforma elevatória, vocês devem ler a seguinte mensagem “eu não pude colocar um piso baixo nas vias por questões topográficos geométrica, e eu estou fazendo uma gambiarra colocando uma plataforma elevatória, essa plataforma elevatória se a um cadeirante parar, certamente o motorista não tiver atrasado para não tomar multa, porque essa viagem vai ser alongado em pelo menos 14 minutos, eles vão colocar o cadeirante na plataforma e subir com a plataforma. Agora, uma pessoa idosa, uma pessoa obesa, ela não vai baixar essa plataforma. Por isso que é sempre bom que este conselho entenda que piso baixo é o ideal e está de acordo com a norma, que é a norma e a lei que pede desenho universal. Desenho universal é para todo mundo, os caminhantes, os cadeirantes, os idosos, para que todo mundo utilize e a SPTRANS certamente é, priorize esse meio, porque é mais fácil embarcar e desembarcar, mas quando tem a plataforma, a rampa, é piso baixo. Todos os ônibus que tem piso baixo tem o ajoelamento, todo mundo sabe disso. Não sei se vocês conhecem. É um recurso de baixar um pouco a suspensão. Para que facilite o embarque e o desembarque das pessoas com deficiência e sem deficiência, todo mundo sabe, menos um motorista onde é que tá aquele botãozinho? Porque eu canso de ver isso, ele não sabe e às vezes não funciona e certamente não está sendo aplicado multa porque saiu do ônibus sem treinamento ou sem o ajoelamento funcionando. Quando, por exemplo, vocês têm multas, eu até penso, se a plataforma está quebrada, esse ônibus deve simplesmente recolher, parar, desembarcar todo mundo e ir para garagem, Porque se a plataforma está quebrada, ela deve ser consertada, Isso vai criar um trânsito, um transtorno danado. Eu não sei o número dessas multas todas de recursos, mas eu duvido que seja de uma forma, proporcional que a gente encontra na nas vias. Às vezes, pode ser que o motorista esteja ameaçado de tomar uma multa por estender o tempo de percurso, a viagem dele e ele fala que tá quebrado às vezes ou deixa de atender, outra coisa tem muitas multas por elevador ou plataforma quebrada nesses ônibus e esse ônibus é bem penalizado, é uma multinha pena só, Porque o transtorno que causa na vida da pessoa com deficiência é muito grande. E o ônibus às vezes é melhor pagar essa multinha do que ficar mandando arrumar o ônibus e perder a viagem. Bom, é só queria lembrar isso.

Dawton Roberto Batista Gaia - Angelo, por favor.

Angelo dos Anjos – Eu entendo a indignação da Sandra e do Oswaldo, eu sou um operador, a gente ouviu aqui os técnicos, o pessoal da São Paulo transporte, até o pessoal da SPURBANUSS que é sindicato dos patrões. Eu entrei em 2014, como cobrador participei do treinamento para motorista. Foram mais de 14 palestras exigidas pela SPTRANS para a formação dos operadores, sim, existe treinamento, existem grandes empresas que buscam treinamento e desenvolvimento, o que é deficitário e falo da ponta da linha como motorista é humanizar o sistema, infelizmente tudo o que a gente vê de errado, parte de maus profissionais. Tenho grande admiração pelo pessoal da fiscalização e é assim, é o que os usuários vêem, não é necessariamente o que é o de fato, o que a gente passa. A fiscalização tem um cenário, a parte técnica tem outro cenário. A parte de treinamento tem outro cenário e a parte de operação tem outro cenário. Eu falo para senhora que, peço desculpas em nome, do grau de operação, que existem maus profissionais, mas é de coração. É, eu sempre tentei prestar um bom serviço. É, a gente sabe que, infelizmente, não é o operador, o motorista, o cobrador fiscal, ele é cobrado tanto por parte da São Paulo transporte tanto por parte da fiscalização interna da empresa, infelizmente por profissionais que lidam com números à frente da qualidade. Não vou entrar em méritos, mas às vezes aqui a gente tem representantes dos patrões da SPURBANUSS, às vezes o dono da empresa. Eu Trabalhei na Meta também da dona Beatriz, que ela tem um pessoal. Ela tem um cuidado com a deficiência, com a mobilidade reduzida, muito grande e às vezes o dono da empresa, ele fala para o funcionário ter uma determinada conduta, só que pela falta de humanização,

de se colocar no papel do outro, a gente tem essas distorções que a senhora relatou e que qualquer um, qualquer um que é ser humano, qualquer que tem pai tem mãe, tem filho se coloca no lugar do outro, mas infelizmente é os operadores. Aí fica um adendo para São Paulo transporte, eu sei que a São Paulo transporte nessa parte de fiscalização, em treinamento, ela é muito incisiva. Na época da pandemia, se tirou o presencial das garagens, colocou no EAD do SEST SENAT só que isso não é aberto para todas as versões. A gente teve a incorporação nas antigas cooperativas, que estão virando empresa agora que não tem acesso a essa plataforma, então deixar isso de forma universal e falar pra senhora, dona Sandra e para o senhor Oswaldo que são munícipes, tem aí as suas pautas e tudo mais. A grande maioria dos operadora dona Sandra, se importa sim, não querem sair de porta aberta, querem tratar bem o cadeirante, querem tratar bem a mulher, na condição que ela está mais vulnerável que é a gravidez, isso eu aprendi. Graças a Deus tive bons instrutores que a gente não pode arrancar com ônibus enquanto a mulher grávida não se sentar no banco, a gente não pode arrancar com ônibus enquanto o idoso está ali, caminhando até sentar no banco. Que ele corre o risco de cair, entendeu? O motorista é responsabilizado. O senhor Oswaldo perguntou do elevador a gente da operação sabe que não é só a multa, senhor Oswaldo. Quando o ônibus não está com o elevador funcionando ou qualquer outro item que é obrigado a estar funcionando, o veículo, ele é lacrado, ele é passado um lacre na catraca e esse veículo tem que ser retirado de operação, então assim é eu só vi muitas pessoas reclamando dos motoristas e cobradores. É são “N” profissionais, então, desde a época da CMTC, estamos ai transportando as pessoas, mas, infelizmente, como todas as áreas, existem os maus profissionais. Mas dona Sandra, entenda o seguinte, eu sei que é difícil para senhora, indignação, mas assim é o setor de treinamento e desenvolvimento é a grande maioria dos operadores, foca assim em atender bem as pessoas, independentemente do munícipe, porque foca em ter um atendimento mais humanizado. E se ta faltando isso? Um adendo para São Paulo Transporte, tem vários técnicos aqui. Reforçar essa parte de treinamento e humanização diretos das garagens e levar esse eu acho que isso faz muita falta, viu seu Dawton? Levar esse testemunho das vítimas desses acidentes para dentro da garagem e fazer uma palestra com os motoristas e cobradores para eles verem, assim como foi feito com o ciclista lá na USP, um projeto muito bom levar esse depoimento que isso faz diferença e consegue porque o motorista, o cobrador vai conseguir enxergar ali na frente dele, se ele não tiver uma conduta boa algo de muito ruim pode acontecer com uma pessoa inocente e com ele também. Essa a minha parte.

Dawton Roberto Batista Gaia – Muito boa sugestão, vamos encaminhar com certeza. Sandra pode falar.

Sandra Ramalho - Eu acho que o operador é vítima 2 vezes, e vítima da empresa que obriga ele andar rápido, e é vítima minha, porque eu vou fazer a reclamação dele, então o operador realmente não tem culpa, ele sai dali sabendo toda teoria, mas quando ele vai para a prática, o cara fala para ele, olha, você tem que cumprir. Por que você não cumpriu? Por que você não levou tantas pessoas porque isso e aquilo? Gente, pelo amor de Deus.

Oswaldo Rafael Fantini- Dawton, rapidinho, só complementando eu admiro muito o trabalho dos motoristas, eles são vítimas desse chipzinho, que está em cima do ônibus, controlando o horário dele, aí ele pode dizer que a plataforma está quebrada porque ele não quer perder mais 14 minutos embarcando e desembarcando um cadeirante se forem 2 é meia hora de atraso, um bom motorista encontrando uma plataforma quebrada, ele deve recolher, talvez desembarcar ou não desembarcar todo mundo e voltar para garagem, ele sendo bom motorista, ele deve testar antes de pegar o ônibus, se a plataforma está funcionando ou se o ajoelamento está funcionando. A gente não tá querendo criticar o motorista e a gente sabe que eles são reféns dos empresários que controlam a partida e percurso da entrega de passageiros nos pontos, É isso que eu queria dizer, obrigado.

Dawton Roberto Batista Gaia - Muito bem, Caique.

Caique Souza - Bom dia a todos. É só fazendo um complemento nessa questão das multas, já trabalhei, inclusive, também no grupo vip e eu pude acompanhar que realmente as multas, elas são baixas. As multas que são aplicadas, elas são aplicadas, vinculadas a tarifa. Para mim, meio que incentivam até a empresa continuar, deixa passar, por isso que as empresas ainda insistem em colocar o carro quebrado na rua. Não

é de hoje que os carros com que mesmo operador falando que o carro quebrou. É fiscal falando para o carro continuar, porque para não recolher, então assim, tem uma cultura de incentivo a continuar a operar, a continuar com os carros quebrados, operando a multa, chega para a empresa. Virou cômodo porque, como está vinculada a tarifa e vai ser paga daqui a 5, 7 dias. A tarifa da operação de hoje é cômodo, aí você vê casos como que a Sandra está relatando, de ônibus que saem quebrados e continuam operando quebrados. O operador fica refém porque a gente sabe que o motorista, qualquer motorista, qualquer cobrador que está trabalhando, sabe que a pior coisa é ter um ônibus quebrado e, principalmente, como chamado. Baita é o fim para o motorista ficar com o carro quebrado, mas ele está avisando que está quebrado. Então assim é se se existe um comitê, uma comissão que está acompanhando, que está apurando se essas multas são válidas, de carro quebrado, cabe então ao poder público começar a exigir da empresa as evidências. Dessas quebras internas, porque tudo que entrar numa garagem de ônibus tem registro da manutenção. Se aquilo foi corrigido, porque não adianta, é que aí também fica aquela não adianta você só aplicar multa e você não fazer um trabalho de acompanhamento, de fazer um acompanhamento contínuo. Está-se sendo cumprido ou não? Está-se sendo corrigido ou não, A multa hoje no sistema de transporte municipal ficou cômodo para as empresas, é 40, 50 tarifas diárias, é tranqüilo. Perdeu partida o RESAN, não é nem gravíssimo, é leve. Então assim, são coisas que para as empresas estavam muito mais cômodo. Enquanto os passageiros continuam sendo penalizados, sobretudo os operadores que ficam reféns de um sistema que não favorece que não nos auxilia. Então assim é muito complicado a SPTRANS, o poder público vir aqui e falar que está sendo feito ações quando a gente claramente sabe que não está. E os operadores a gente é, eu sei, os operadores têm treinamento, tem os maus operadores, mas a gente sabe que também tem a contrapartida do empresário, que é empresário e quer saber do lucro e coloca o carro quebrado para rodar. E aparentemente a SPTRANS tá sabendo disso, mas não tá fazendo nada pra fazer uma atuação. Para nós que somos passageiros do transporte é lamentável essa desculpa porque pra mim isso foi desculpa falando, olha sabemos, mas não podemos fazer nada. Porque é isso, tá só despejando na multa, então se vai despejar na multa, pelo menos que aplique ela num valor mais pesado para as empresas porque a gente sabe que no Brasil só funciona na base do dinheiro, só funciona na base da multa. Então, se vai ser dessa forma que a SPTRANS vai trabalhar que o poder público quer trabalhar, então que seja mais pesado, porque 40, 50, 100 tarifas diárias, isso com o empresário é nada para umas linhas que operam aí que estão carregando 15, 30 mil passageiros, só em uma linha. 30, 40 tarifa, o que é 30 ,40 tarifas 50 para uma linha que carrega 12, 13 mil, essas coisas que a gente tem que ter, tem que levar em consideração quando vai falar também dessa questão de multas é muito barato para a empresa e sai caro para o passageiro. Obrigado.

Dawton Roberto Batista Gaia – Tiago?

Thiago Luz - Bom dia. É primeiro lugar agradecer. Eu não sou conselheiro do CMTT. Estou aqui como convidado. É até uma ressalva para as pessoas que fazem parte de administração, questão dos links e tudo mais. Hoje para eu entrar no site do CMTT, link que estava lá e mandava outra sala de reunião que não abria aí eu consegui esse link através do e-mail, pessoal me respondeu de prontidão, então agradeço pelo resposta, mas pelas próximas reuniões, se puderem dar uma olhada nessa questão ajuda. A minha pergunta. Vi muito em cima da última fala, já tive alguns, vamos dizer assim, alguns sinais do que onde eu queria chegar com a minha pergunta que é justamente isso. Qual que seria o valor dessas multas aplicadas às empresas operadoras de transporte público? Porque me parece certa desproporcionalidade das multas aqui no município de São Paulo. Se for o moto fretista e um motoqueiro normal vai recebe uma multa lá por pneu careca, qualquer coisa assim ele tem a moto apreendida, ele tem o valor da multa gravíssima, ele fica sem a moto, a moto passa uma semana no pátio, ele fica sem trabalhar e valor de parte tudo mais, ele paga quase 1000 reais por um bem que é uma moto de 4 ou 5 mil reais. Que ele utilizava para poder é ter o seu meio de trabalho na cidade de São Paulo é pelo que, pelas falas dos colegas, mas eu queria se possível, um posicionamento oficial. Quais que são os valores das multas aplicadas a esses tipos de penalidade extremamente gravíssimos, como por exemplo, trafegar com a porta aberta e outras questões? E como que elas se dão, se existe alguma assim como nas multas normais aos motoristas normais dentro da cidade de São Paulo e do Brasil inteiro que, em caso de reincidência o valor aumenta e existe certa proporcionalidade da dose de acordo com o seu, sendo apenas uma leve ou várias gravíssimas. Se a multa por transporte coletivo, se ela tem qualquer espécie assim também é de somatória em cima da das reincidências ou se,

como foi até matéria jornalística esses dias no caso da construção civil aqui em São Paulo, que estava mais cômodo os empresários despejar os dejetos da construção civil no bueiro e pagar a multa que era mais barato do que pagar o custo da remoção real. Se essa multa está sendo tão simbólica que é mais fácil a empresa pagar o valor da multa do que arrumar o ônibus. Essa é minha pergunta. Obrigado.

SPTRANS - Eduardo e Fabiano - Obrigado, Tiago. Acho que talvez fosse interessante, não sei, é Dawton, propor aqui, já que o próprio tema foi trazido a gente adiantar aquele último informe que seria o da porta aberta, já que a própria Sandra citou e outros citaram, também é, se o Jeová quiser falar, Jeová, por favor, também como funciona um pouco dessa parte de fiscalização, a questão das multas e tudo mais, acho que seria importante.

Jeová Tenorio - SPTrans (Convidado) - OK? Bom dia a todos, eu sou Jeová.

Não faço parte do conselho, estou aqui como convidado. Gostaria de esclarecer aí a pergunta do Tiago, primeiramente. É, existe sim, Tiago, os valores das multas, eles são medidos por tarifas. Então, a multa leve. Ela começa com 45 tarifas. E de acordo com a gravidade, ela vai subindo até 180 tarifas. O que significa aí, 180 tarifas no valor de hoje, 792 reais. É, e ela tem, sim, a possibilidade de ir agravando, porque ela está prevista, sim, a reincidência. Então é 180 tarifas e ela vai para a reincidência aí dobrando o valor. OK? A questão de ônibus transitando com porta aberta. Como eu sou... a minha divisão na SPTRANS é responsável pela fiscalização. Par a que os senhores tenham uma idéia. No mês de dezembro, só para questão de portas abertas. Nós fizemos 4010 abordagens. E no mês de janeiro e até o dia de ontem. Nós fizemos mais 4027 abordagens, dando uma média aí. De 145, 155 veículos encaminhados para a área de inspeção de frota. E representa aí, do montante de 4000 em torno de 3.8%, OK, é 3.8%, exatamente. Outra coisa que precisa ficar clara, para esse colegiado, que quando identificado um veículo em operação com as portas abertas, imediatamente, ele é suspenso. Por meio de uma Lacração, Que é feito no braço da catraca. E encaminhado para a inspeção. E ele só será liberado para a operação. Após sanar a irregularidade. Aí ele é abordado e encaminhado para a inspeção. Por questões, do bloqueio de porta, mas quando ele vai para a inspeção, é feito um check list completo do estado de conservação do veículo. Alguém quer fazer alguma pergunta?

SPTRANS - Eduardo e Fabiano - Jeová, só para complementar é que acho que é importante nesse sentido, é justamente como você falou, A partir do momento, a gente tem escalas, , de multas, então leve, média e grave,e também, essas graves fazem o recolhimento do veículo, Não é que a gente também só tá é multando, vendo que o veículo está operando de porta aberta, por exemplo. E a gente o deixa continua rodando dia, ele é recolhido, ele vai para inspeção, como você falou, e assim por diante, e o Leandro aqui no comentário colocou, perguntou a questão, anulando, não, desculpa o Caíque. Falou de liberar o arquivo do RESAN, ele é público. Para facilitar, estou colocando o link aqui que a portaria já está lá no site da prefeitura. Vamos mandando o link para vocês, porque fica mais fácil para vocês verem. É aí a cada uma das multas e das penalidades. Estão ali relacionadas a três escalas, Que é qualidade, segurança, e eficiência e também tem essa escala de leve, média e grave, Então vocês vão ver esses números juntos das multas por conta disso, dessa escala e de onde ela se encaixa, não sei se é Claro como Jeová comentou, é que as multas elas dentro de um espaço de tempo elas sofrem se não for corrigir o problema, sofrem reincidência, dobra o valor. Exato. Então todos esses custos aí, por exemplo, também entram, na conta e acho que isso é importante da gente colocar. CaiquE.

Caique Souza - Sim, fazer até uma sugestão, Para a própria SPTRANS, quanto a essa questão das portas, a primeira é que está Claro que a questão do RESAN as multas são baixíssimas, 45 tarifas para leve? Ele realmente ela não inibe, ela só incentiva ainda continuar porque esse valor aí se paga numa viagem. Muito simples, uma viagenzinha, do Inter pico, já se paga essa multa, ela não inibe, ela continua incentivando, para a empresa não é gasto. E a segunda, as portas, os ônibus circulando com portas abertas. Eu vou citar aqui um exemplo de Santiago do Chile, que eles implantaram um sistema lá o o sistema de fechamento de porta igual anjo da guarda que SPTRANS implantou na cidade de São Paulo, que se a gente está vendo aí 4000 atuações aí por período não está adiantando de muita coisa. Eles implantaram um retardamento de abertura e fechamento de portas, leva 5 segundos junto com um padrão sonoro igual. Com o teste nas portas do metrô ou da CPTM. Quando você abre a porta, ele tem um atraso de 5 segundos, toca o aviso

sonoro para depois abrir a porta. A mesma coisa para fechar e só assim que o ônibus é liberado para andar, porque com isso, pelo menos você tem um aviso sonoro avisando ao motorista que tanto a porta está aberta e quando ela está indo sendo fechada e depois que está totalmente fechada que o ônibus começa andar, porque assim você garante de fato que o passageiro embarcou e o passageiro desembarcou com segurança. Porque hoje o que está acontecendo é o motorista, ele puxa lá o pininho para abrir a porta e já libera automático ele já sai andando com ônibus, isso, para quem tem mobilidade reduzida, como foi o caso desses que foram apresentados na televisão é um problema. E detalhe, esses casos que foram apresentados que com os ônibus da A2 transportes são todos ônibus, piso alto, são ônibus sem cobrador, que também é o que é uma característica desse acidente, porque esses ônibus que geralmente tem cobrador, o cobrador, quem pega ônibus aqui, sabe que ele bate lá moedinha na catraca e todo o motorista sabe a hora de abrir e fechar a porta. É um recurso a mais de segurança, então a gente está vendo aí até que a função do cobrador, com uma função até de segurança, de auxílio ao motorista, esses casos que aconteceram aí eram ônibus piso alto, para quem tem problema de mobilidade, para quem é cadeirante, para quem tem, é para quem precisa que sabe que esse ônibus piso alto é um problema. A gente vê esses casos aí na televisão, não é novidade para gente, não é nem surpresa. Por isso que eu estou propondo aqui. Essa sugestão desse sistema de retardamento de abertura e fechamento de portas com aviso sonoro, que pelo menos é uma forma da SPTRANS de fato, fazer algum tipo de ajuda, algum tipo de ação para que esses acidente não ocorram. Obrigado.

SPTRANS - Eduardo e Fabiano - Obrigado, Caíque. Acho que só pra deixar Claro, você falou da questão da multa leve. Eu não sei. Você estava falando de maneira geral ou da porta especificamente? A multa para a porta aberta ela é gravíssima. São 180 tarifas e a reincidência, 360 e como Jeová falou e só pra reforçar, também, o veículo é retirado de operação, vai para inspeção veicular obrigatoriamente e só depois dessa inspeção e da gente conseguir resolver o problema é que ele volta para operação está lá no RESAN é uma multa gravíssima, é a mais alta infração do conjunto, tá só para deixar Claro para todo mundo também é com relação a Sugestão, acho que é uma sugestão oportuna. O Simão está aqui, que é da área de engenharia veicular, eu não sei se ele já de pronto, tem alguma questão a levantar mas de qualquer maneira, acho que é uma sugestão que a gente pode internalizar e trazer para estudo, para área técnica como um todo, é como um ponto positivo de uma outra cidade. Acho que a gente tá sempre querendo absorver essas experiências de outras cidades também, que possam melhorar a operação.

Dawton Roberto Batista Gaia – Um minutinho, eu só vou deixar mais um inscrito, para gente mudar a pauta que tem mais uma apresentação ainda.

Sandra Ramalhoso - É eu tenho uma pergunta, então Eduardo, na prática eu estou entrando no meu ônibus ali não tem nenhum fiscal, como é que ele sabe que aquele ônibus vai abrir antes, vai estar com a porta aberta. Como é que é feita essa fiscalização? Assim, no dia a dia, ali, como é que vocês sabem que aquele ônibus está com aquele problema? E como é que você recolhe esse ônibus, entendeu? Outra coisa? Só para falar, aquela pessoa que caiu do ônibus, ela não tinha mobilidade reduzida. Sei que alguém aqui que falou que ela tinha mobilidade reduzida, ela não tinha mobilidade reduzida, aquela pessoa caiu porque ela foi jogada para fora porque a porta não fechou. Certo, então são coisas que não atingem só a mobilidade reduzida, não atingem só a pessoa com deficiência, atinge toda a população do município de São Paulo, que é para quem vocês prestam serviços.

SPTRANS - Eduardo e Fabiano - Perfeito. Jeová quer falar um pouquinho sobre essa questão da fiscalização, como funciona no campo.

Jeová Tenorio - Sim, claro. Dona Sandra, As fiscalizações, principalmente para a questão das portas e rampas, que também foi objeto de discussão aqui, nesse fórum elas são feitas nos pontos finais, porque não tem como você fazer um teste, submeter a uma avaliação se não no Ponto Final ou de um lado ou de outro da linha pra avaliar, a exemplo da plataforma, como que eu vou parar o ônibus no percurso para fazer essa avaliação? A menos que o usuário reclame e imediatamente, a gente vá abordar esse carro e constate, por exemplo, a operação da falha na operação do elevador. Bem como a questão do dispositivo

de bloqueio das portas, porque tem que fazer um teste, abrir a porta para ver se o veículo ainda tem aceleração ou não fechar a porta tem todo um procedimento a ser feito. Obrigado, Ângelo.

Angelo dos Anjos - Só pontuar. Falaram aqui, aumento do valor do RESAN primeiramente. Rapidamente. A gente lida muito em fiscalizar e punir, mas mais uma vez, o que a gente tem que fazer é educar mais uma vez, humanizar os operadores, o motorista e o cobrador tem lá na sua CBO quando ele é registrado em carteira, as obrigações que ele tem na CBO. Então, é mais um apelo que eu faço. Passa para o transporte ser mais incisiva e colocar essa mentalidade na cabeça dos operadores, porque é muitas vezes a gente sofre pressão por parte de maus funcionários que estão na função administrativa e o operador é praticamente obrigado a seguir, porque se não tem a esse rei, fala do seu posto de trabalho, colocando o aumento da multa é, pode aumentar? Pode, mas primeiro capacitar, porque não falamos que a empresa pode ser multada. Ninguém deveria ser multado. Por que deveria não existir o motivo do qual leve a multa. Mas assim, se falar em 10, 15, 20, 30, 50 tarifas por uma empresa com CNPJ, é um peso. Agora, se falar em multa de RESAN para os operadores, uma multa dessa já vai comprometer ai 50% do salário do operador e existe algumas empresas que repassam esse valor do RESAN para os operadores, então a gente tem que tomar cuidado para não criar distorção. Quando a gente fala em aplicar a multa do RESAN, é justo. Se o operador errou, se a empresa errou, ela tem que ser punida. Só que primeiro, a gente tem que fazer o trabalho de conscientização, tá bom? É só a minha preocupação para não criar distorção, só isso. Muito obrigado.

Dawton Roberto Batista Gaia – Vamos lá. Pode passar para custos, do sistema. Isabela?

Isabela Muniz - Boa tarde, na verdade, bom dia ainda e prazer. Eu não sei se todo mundo me conhece. Meu nome é Isabela, eu estou aqui na superintendência de atendimento e comercialização e eu gostaria de pedir licença para fazer uma breve apresentação sobre o como funciona a nossa rede de venda de créditos, e explicar um pouquinho também para vocês, sobre os custos que incide nessa rede de venda, que são alguns custos que compõem o todo dos custos da bilhetagem.

Apresentação Rede de Venda e Credito de 02:21:57 a 02:31:41

Isabela Muniz - Alguma dúvida?

Dawton Roberto Batista Gaia - Como não tem nenhuma mão levantada., vamos aos informes.

SPTRANS - Eduardo e Fabiano - Bom, é. Acho que o os primeiros informes, É Dawton que a gente havia conversando. Eram sobre a licitação de ônibus e a rede noturna, que já vem aí alguns meses. A gente já vem conversando sobre eles, a gente. Já conversou, Já falou um pouco da situação deles, como que estava essa questão aqui também, tanto internamente quanto com relação a prefeitura. É a implantação da nova rede. Ela é, de certa maneira, algo novo, A gente já fez Apresentações aqui, a Olívia, se não me engano, já trouxe quais eram os elementos básicos, Da nova rede, quais eram alguns dos atributos que a gente estava trazendo até para nova concessão do novo contrato é a gente tem alguns prazos de implantação, está dividido em 3 fases. Já com a questão da pandemia, a gente teve um novo aditamento contratual. É final de 21, se não me engano, e os prazos foram reeditados também na implantação dessa rede, Então, o prazo para a finalização da primeira fase da rede é setembro de 23, da segunda fase, setembro de 24, da terceira fase, setembro de 25. Então, essas três fases se distribuem nos próximos 3 anos, De setembro de 23 para frente. Essa fase acha que já tinha falado também, mas só pra reforçar. Elas estão relacionadas a uma reordenação do sistema de ônibus como um todo, é tanto relacionado a novos intervalos, Reduzido de maneira contratual. É uma questão relacionada à frota. Algumas linhas novas de ônibus, algumas mudanças de itinerário que a prefeitura possa acontecer, mas majoritariamente, ela é uma reestruturação também da organização dos nomes e assim por diante. É o Caíque, trouxe uma sugestão de PMV dentro dos letreiros, num dos e-mails que a gente também internalizou. Mas tudo isso, na realidade, está sendo contemplada e sendo pensada hoje, a nova rede está sendo discutida também de maneira interna. É com dentro de algumas tratativas para viabilização dessas alterações junto com a prefeitura e com as secretarias que são envolvidas, Na nova rede, que a gente já falou também aqui, finanças, governo e outras secretarias é junto

com a nova rede vem a questão do noturno que a gente tem discutido bastante tempo. Mas agora, com a implantação da nova rede, ela, o noturno também faz parte, obviamente, do pacote de linhas que está sendo repensado, E proposto pela SPTRANS dentro dessas novas fases, o noturno. Nesse sentido, ele também. A gente está se comprometendo, A proposta nossa é a gente ter um acréscimo de linhas noturno. O acréscimo de frotas e as retomadas. Os intervalos que estavam lá nos contratos, De 15 minutos para linhas estruturais e de 30 para linhas locais, então tudo está sendo discutido de maneira conjunta entre a prefeitura e a Secretaria SPTRANS, SETRAM, SMT, Secretaria de finanças, E governo, para que a gente consiga cumprir com o prazo de setembro de 23, implantação dessa nova rede e, conseqüentemente, também da implantação do noturno. Essa é a idéia hoje. É Ângelo, eu já vi que levantou a mão. Não sei se mais alguém vai ter outra pergunta depois. Favor, Ângelo.

Angelo dos Anjos - Essa mudança que o senhor falou é com relação a nomenclatura da licitação, Que ia mudar os números de linhas, códigos de linha, a redistribuição entre as empresas, Dos lotes ia ficar todo sistema estrutural, distribuição regional e local,

SPTrans - Eduardo e Fabiano – Isso, estrutural articulação regional e local de distribuição, A articulação regional e a distribuição são linhas locais, mas a gente alterou isso essa reordenação. As linhas hoje, de fato, elas já passaram por isso, porque elas estão adequadas ao novo contrato, mas as novas linhas você tem uma reordenação de cada um desses grupos de operação que a gente chama E isso também, conseqüentemente, a própria questão da nomenclatura e dos números, então a gente sabe que hoje não há uma Padronização, com relação à nomenclatura das linhas e aos números delas. E isso também vai acontecer com a implantação da nova rede. Também tem que nomear a questão das paradas. Todos os pontos de ônibus agora estão identificados, Isso para a gente é importante, até para identificação do próprio usuário na localização da rede, então a gente tem algumas também alterações aí relacionadas a isso, dentro dessa proposta de comunicação. Obrigada novamente. Acho que já tudo bem. Caique acha você tinha levantado antes que o Leandro, se não me engano. Bom dia.

Caique Souza - Bom dia novamente é, então é. Eu fiquei feliz porque vocês viram lá a apresentação lá do PMV, Porque isso é um problema que a zona leste está enfrentando hoje, principalmente do sistema de distribuição, que são de letreiros, pessoas não autorizadas de garagens de ônibus estão fazendo a festa dos letreiros. Está difícil ler, isso é bom. Espero que a SPTRANS, é bom saber que a SPTRANS viu, espero que isso vá para frente, que há uma forma de padronizar São Paulo inteira, mas me atentando a questão do noturno e depois eu vou falar sobre o sobre a nova rede. O noturno que é que acontece? A gente sabe que existem essas discussões, mas efetivamente não está sendo feito nada para a gente ver o ônibus rodando, Enquanto está acontecendo essas discussões e a gente ainda tem intervalos de 1 hora e meia numa na madrugada, em linhas que tinham um intervalo de 15 minutos, É eu me atento novamente a questão ao eixo terminal Santo Amaro, terminal Parque Dom Pedro, que é um eixo prioritário da área 6 e da área 7 com intervalos de 40 minutos, com linhas que antes tinham 15 minutos e eram com ônibus articulados. Hoje eles colocaram super articulados, mas com ampliação de intervalo. Isso é prejuízo, isso prejudica 2 áreas ao mesmo tempo, porque o Santo Amaro é o terminal pólo daquela região, aqui na zona leste nós temos terminal São Mateus, o terminal de Itaquera são 2 pontos de conexão para as linhas locais. Que as minhas locais são praticamente de hora em hora, mais que de hora em hora? Eu acompanhei lá no site da SP, trans, eu fiz lá uma breve análise, enfim, que a faixa da 01h30min às 02h00min e às 02h30min praticamente não tem ônibus rodando e mais uma vez eu venho falando que o passageiro que ia para arena um, ele pegava ali, na região da Lapa, ele podia fazer conexão no meio da rua porque ele sabia que daqui a 15 minutos passava uma linha estrutural. Daqui a 30 minutos, casando com uma estrutural ele conseguia chegar, O Richard comentou da N 639 aqui é uma linha que está com três partidas e esta também, inclusive eu acompanhei que as linhas da área 6 estão com esse problema de intervalos muito altos, O pessoal que está morando ali no Vargem Grande é um caso ali que praticamente não tem noturno, era mais fácil vocês deixarem a linha rodando 24 horas, a linha do Grajaú Vargem grande que vale mais a pena do que se esperar o turno, Acho que o que falta na mentalidade da SPTRANS e aqui pegando um gancho, Porque o Ângelo falou sobre humanizar o transporte. É pensar que, se estamos tratando de vidas, pessoas que trabalham na madrugada, pessoas que tem “N” funções, “N” situações que dependem de transporte e quando a prefeitura ainda usa essa lógica do dinheiro acima de tudo, demanda acima de tudo

na rede noturna aqui, obviamente, tem poucos passageiros em relação a diurna. Sabendo que o próprio noturno nasceu com essa missão de, sabemos que não dá lucro, mas precisa ter transporte. Ele nasceu com essa missão. A 3310 que é a linha mãe da rede noturna nasceu com essa missão. E hoje a gente está vendo uma rede toda descaracterizada e ainda vai ser discutida na primeira fase, em setembro, com a implantação da rede da rede noturna, a gente passou aí pelo Carnaval, com pessoal voltando dos blocos, voltando de festas com intervalos lá na lua, porque o metrô não roda 24 horas, tem seus motivos para não rodar 24 horas e concordo com o metrô. Mas se a rede noturna está aí, tinha intervalos decentes para o passageiro. Tem que voltar de imediato, pelo menos fazer aí um ajuste, o que era de 1 hora, volta para ser 30. É preciso ter ações de fato para que isso seja solucionado e não ficar esperando acontecer. Sobre a nova rede que está ainda vai ser implantada. Eu acho interessante a SPTRANS trazer o impacto financeiro que esse atraso tem tido para as contas públicas, porque a gente sabe que está tendo e se está tendo esses aditamentos, está tendo esse prolongamento de contrato, dinheiro está correndo. Enquanto isso, um contrato de 20 anos, se não me engano, é 20 anos, que é o contrato do sistema. Está correndo. Está tendo esses aditamentos e ainda não foi implantado. É bem verdade que com a pandemia teve esse problema. Isso é natural eu compreendo, mas já passou a muito tempo para você, para implantarem e até agora nada, Então está correndo, está correndo, é, tem aí, tá dinheiro rolando, Subsídio nesses últimos anos, foi astronômico. E sempre falo, não adianta vocês aumentarem subsídio das empresas de ônibus e não colocarem um ônibus para rodar, porque na pandemia as empresas ganharam subsídios altíssimos para deixar carro parado, porque se era pra se ter, ter uma pandemia para reduzir o fluxo, a grande lotação de pessoas dentro do ônibus. Que que a prefeitura deveria fazer? Deixasse os ônibus rodando, não, eles deixaram, fizeram o quê? Vamos tirar ônibus equalizar a demanda? Resultado. O ônibus lotado durante a pandemia, rede noturna descaracterizada e a população pagando caro por um transporte sem ter esse transporte sendo de qualidade e o empresário levando dinheiro a torto e a direita. Essas lógicas, é por isso que eu falo que a gente precisa saber quanto que foi esse impacto financeiro neste período até ser implantada a nova rede, até implantar essa nova rede para que a gente possa ter até um parâmetro de saber. Se esse subsídio está fazendo sentido, porque repito, ficou ônibus parado por muito tempo. E mais uma vez pedir, voltem a rede com urgência. Precisamos do noturno com urgência, obrigado.

SPTRANS - Eduardo e Fabiano - Eu que agradeço. Leandro?

Leandro Frenham Chemalle – Bom, eu estou bem contemplado pelo Caíque, Mas eu só queria realmente enfatizar a questão do noturno, porque é uma coisa que até hoje não foi respondida nesse conselho. A gente já questionou isso insistentemente desde o começo de 2022. É, porque somente a rede noturna não retornou à sua oferta pré-pandemia até hoje a prefeitura não respondeu. SPTRANS não responde certo, não existe uma lógica de porque rede noturna não voltou, assim como a rede diurna. Esse é o primeiro ponto que a gente coloca como Caíque colocou, eu trabalho na madrugada. Têm sido infernais todos os últimos finais de semana, a partir de quinta-feira. Se você pega qualquer partida em torno de 1 hora, 1 e 30, 2 horas você não consegue embarcar. Eu já fiquei na rua no trajeto entre o terminal Santo Amaro, terminal Jardim Ângela, no segundo ponto, depois do terminal, porque o ônibus passa lotado, não pega passageiro, porque ele no terminal Santo Amaro. Ele sai trombado, não é encher, é estrumbado, é assim, é o ônibus bi articulado. Totalmente lotado. O que é uma prova de que a demanda está mal dimensionada, que é, obviamente, a demanda é muito maior do que a oferta de linhas, então não tem justificativa para SPTRANS continuar enrolando. Por mais não sei quantos meses para que as ofertas retornem aos intervalos de 15, 20 minutos. E eu vou dar um plus especificamente essa linha do terminal Jardim Ângela, Santo Amaro, Jardim Ângela, mesmo na época dos intervalos de 15 minutos, elas já saíam lotadas, certo? Então é uma linha que esta na madrugada. Por que. Porque, o que acontece, por exemplo, nesse trajeto só pra vocês entenderem é não existe madrugada, a linha que vai do terminal Pinheiros para o Jardim Ângela só para dar um exemplo de região. Então o que acontece? O terminal Santo Amaro, ele aglutina todo mundo que vem do parque Dom Pedro, do Jabaquara, do Pinheiros e da são 2 vias do Parque Dom Pedro, E de outras regiões para pegar esse único Jardim Ângela, então, é uma linha que ela aglutina durante a madrugada, a demanda de todas outras linhas, sendo que existem trajetos diretos, por exemplo, Santa Cruz, que não tem durante a madrugada, então não tem cabimento. É uma linha que eu recomendo, inclusive, que ela tem intervalo de 10 minutos da madrugada, porque é totalmente justificado, então assim só colocar aqui realmente eu estou contemplado pelo Caíque, mas colocar que durante esse período agora

de Carnaval e de festas de verão, foi infernal e o que acontece, o usuário que não é um usuário da rede noturna, quando ele tenta, uma vez, ele vê que ali é impossível de usar, ele deixa de ser, ele não vai se tornar um usuário da rede. Porque para ele, a rede é insuficiente, não dá para pegar o noturno. Eu não consigo pegar, eu fico no ponto. Então, uma época do ano, que é uma época que a gente poderia ganhar novos usuários para a madrugada, a gente fez o quê? A má propaganda do sistema que o sistema é insuficiente? A volta, por exemplo, do réveillon da Paulista, só para lembrar também foi caótica, tanto no corredor da 9 de julho, Como no corredor da Rebouças, porque quem não queria metrô, quem precisava de ônibus, ficou na rua porque não foi feita nenhuma alteração, então eu acho que é a gente já foi falado isso várias vezes, é, não tem motivo nenhum para a rede não ser, não retornar a 100% da oferta de pré-pandemia, porque nós já estamos já isso eu diria que esse verão agora a gente teve uma demanda de 120%, foi maior do que a demanda que a gente observou em janeiro e fevereiro de 2020 antes da pandemia. Então é uma coisa urgente a ser colocada e outro ponto que eu queria lembrar também foi falado sobre a nova rede. A gente não pode me esperar a discussão da nova rede para resolver o problema noturno, mas tem um problema que eu não sei se ele está equacionado na nova rede, que é o que o intervalo entre, vamos pensar que o noturno, está na oferta que já tinha antes, De 100%, 15 minutos e 30. Ainda assim, existe o problema das 4 a 5 e meia, certo que você tem um hiato, porque as últimas partidas noturno são as 4 horas e as primeiras partidas do sentido centro bairro. Costumavam ser em torno, costumam ser em torno de 5 e 15, 5 e 20, 5 e 30. Então você ainda tem um hiato na rede que a gente precisa resolver isso aí é uma discussão para a nova rede também, que a gente precisa acertar, porque o noturno é ampliado para ter partidas ainda 4 e 30 e 5 horas, ou a nova rede, ela começa mais cedo com as partidas do centro para o bairro, porque esse hiato que existe entre as linhas ele é muito grande. Só para dar um exemplo, voltando do Sambódromo, agora no último sábado para domingo. Eu pegava o transfer que eu chegava ao centro ali na República, como no dia que eu cheguei às 4 e 5 não teve que fazer, era só 5 e 10 que eu tinha o primeiro ônibus da República, sentido faria Lima, pelo corredor da Rebouças. Então isso não pode acontecer. Não tem porque ter 1 hora de intervalo. É durante a madrugada. Então esses pontos que eu queria levantar e enfatizar de novo. Não dá. A minha pergunta é simples, é um prazo, qual é o prazo limite para que a rede noturna volte a 100% da oferta? Se vocês falaram o ano passado, quando eu fiz essa intervenção aqui, por volta de março de 2022, que até outubro estaria equacionado, chegou a outubro, não tinha informe, estamos em fevereiro e continuamos sem informe aí precisa de um limite. Leandro já entendeu essa pergunta.

Dawton Roberto Batista Gaia - Leandro já entendeu. Você está sendo repetitivo, eu acho que nós já entendemos.

SPTRANS - Eduardo e Fabiano - Não está certo. Eu só acho que tem, esse é um ponto, justamente porque para essa resposta, infelizmente, não depende só da SPTRANS. Acho que a gente tem tentado reforçar isso de novo. A gente tem visto até tentando contemplar um pouco da resposta ao Caíque. Depois eu deixo Ângelo falar e eu acho que a gente pode passar para próxima pauta, não sei se tinha mais alguém para fazer... o Cláudio tinha feito uma pergunta. A gente tem reforçado a posição da SPTRANS é de tentativa de retomada desses intervalos de retomada da frota relacionada antes da pandemia. Para ser sincero, é até de antes da pandemia. Vocês já tinham falado Que era de abril de 19. Esse é realmente é a época que a gente tem como referência a frota que a gente tem e os intervalos que a gente tem como referência para o noturno. Isso ta sendo previsto. O impacto financeiro da rede, tanto do noturno quanto da nova rede, também foi passado para a prefeitura. Para a Secretaria de finanças e agora a gente tem também a Secretaria de governo na discussão, tentando ajudar com relação a essas tratativas. Então de novo, o que eu posso te confirmar é que a gente está tentando e a gente está todo momento conversando com a prefeitura, com as secretarias envolvidas, para a gente conseguir retomar os padrões tanto do noturno quanto para alimentação da nova rede. Acho que essa questão do intervalo das 4 as 5 que você falou é o ponto importante. Eu posso me comprometer a dar uma olhada neles para ver como que isso está é. Assim como essas novas linhas, como eu também já disse, na implantação da nova rede, o noturno vai ganhar também novas linhas. Eu não sei o número de cabeça, por isso é melhor eu não, eu não te falar qual que é para não depois eu não cometer nem um erro, mas eu sei que ele também vai ganhar novas linhas, então talvez essa situação que você esteja falando, esteja contemplada nesse acréscimo de linhas também é, então, de novo, a posição dessas foi essa, junto com a SETRAM, junto com a Secretaria, a gente está

tentando reforçar isso, está tentando também trazer isso mais rápido possível que a gente sabe que a situação é difícil, que o Caíque trouxe, a gente aqui também já conhece, é do nosso conhecimento, em que tem pesquisas, todo ano relacionadas a isso. A gente tem um contato com o usuário direto. A gente sabe dessa dificuldade que as pessoas passam na madrugada e é isso que a gente tá tentando resolver, com o apoio da prefeitura. Só pra deixar Claro para todo mundo. É Ângelo, você falou que você tinha só um adendo e aí depois eu acho que o Claudio pode falar, por favor!

Angelo dos Anjos - É só para pontuar. Aproveitando que vocês entraram no mérito, Nesse mérito é só para pedir, não sei se já foi pedido, é a complementação da rede no estrutural das linhas 4313 ou 4210, que é a cidade Tiradentes Extrema aqui, ela pode ser uma ligação direta com o centro, então ou é tornar alguma dessas duas linhas 24 horas é o que se assemelha a 4210, o atendimento noturno dela que a linha roda 24 horas, é só esse ponto, só é só para ver essa demanda que vocês entraram na pauta. Aí eu lembrei muito obrigado. Desculpa Interferir.

SPTrans - Eduardo e Fabiano – Entendi. Eu que agradeço. Cláudio?

Claudio Mosquetti - Bom dia, é, eu sou do tribunal de contas do município, eu não sou do conselho, estou acompanhando a reunião a pedido do conselheiro Roberto Braghini. Que é o novo relator da Secretaria Municipal de transportes a partir deste ano. É, então eu estou vendo que os assuntos são bastante variados e eu estou vendo que a reunião está sendo gravada e eu gostaria de saber se isso vai ser disponibilizado depois, se pode ser disponibilizado para a gente e depois fazemos uma análise mais acurada dos assuntos que foram tratados aqui. Muito obrigado.

SPTrans - Eduardo e Fabiano – Dawton, essa é uma resposta sua, mas eu acredito que sim . Se eu não me engano vocês compartilham,

Dawton Roberto Batista Gaia - É todas, tanto é que no final dessa reunião terá a aprovação da ata anterior. Então, todas as atas são disponibilizadas para o grupo.

SPTRANS - Eduardo e Fabiano - Eu agradeço. É acho que a gente pode passar para a última. Para o último informe, Dawton, que era relacionada à questão da renovação da frota, Havia uma dúvida dos ônibus que estavam operando acima de 10 anos de idade. E essa renovação da frota, com a compatibilização do calendário, com o elétrico eu vi que o Simão estava por aqui, Simão. Conseguir falar?

Simão S. Neto - Bom dia, Respondo pela área de engenharia e mobilidades pessoal na SPTRANS. É em relação à questão da renovação de frota, com ênfase especificamente aqui, a questão dos veículos de tração elétrica, em atendimento aí algumas exigências contratuais e a questão da meta 50, que estabelece no mínimo, 20% da frota da cidade até dezembro de 2024, de tração elétrica. Durante o ano passado, acho que todos acompanharam, houve uma série de discussões junto com os nossos concessionários e fabricantes para atendimento a essa demanda que hoje especificamente hoje nós já temos aqui informado pelos nossos concessionários, A encomenda de 2.152 veículos de tração elétrica. Sendo que a projeção é nós termos até o final deste ano, aproximadamente, 1.480, talvez um pouco mais e para o ano que vem. Desses 2.152.668, mas a probabilidade de ter um número ainda maior para atingir a meta. A dependência maior, hoje, acha que todos têm acompanhado pelo aumento, pelo menos pela imprensa, aí a dificuldade das montadoras em conseguir componentes com a montagem de veículos de forma geral, Semicondutores é um dos termos aí muito utilizados pela indústria. Recentemente, até uma montadora aí anunciou a paralisação momentânea. Então, nós dependemos, é óbvio, da indústria, mas os números de pedidos já feitos, realizados em torno de 2.152 veículos de tração elétrica. Basicamente, é esse o informe. Eu não sei se alguém tem alguma questão, alguma dúvida?

Oswaldo Rafael Fantini - Eu tenho Simão, vou me adiantar. Esses novos ônibus são de que modelo, piso, baixo, piso alto ou é misto?

Simão S. Neto - Oswaldo dentro daquilo que a gente vem discutindo com vocês. Todos os projetos apresentados para nós hoje são exigidos já com piso baixo, Ressalva, para alguma condição operacional que você mesmo já mencionou anteriormente em relação à aplicação, É operacional, mas todos os que a gente tem aprovado até o momento que são veículos na grande maioria, padrão, articulado e veículos desse porte, 100%, já é até uma exigência nossa, nenhum veículo padrão articulado ou bi articulado entra no sistema que não seja de piso baixo. A restrição acaba ficando com os veículos de menor porte em função da condição operacional e até mesmo da disponibilidade da indústria de outro modelo que eles ainda, no mercado brasileiro, não têm ofertado de piso baixo, que é uma discussão que tá tendo também com a indústria em relação a essa questão.

Sandra Ramalho - Então quer dizer que esse ônibus elétrico vai substituir o micro e midi, ele vai ser piso baixo.

Simão S. Neto - Se o mercado disponibilizar e a condição operacional permitir, sim.

Oswaldo Rafael Fantini - Olha o modelo elétrico naturalmente tende a ser piso baixo e tal, Mas eu ouvi dizer cidades encomendando, para que ele fosse piso alto. Eu não entendi só tô lembrando isso.

Simão S. Neto - Tem as 2 possibilidades. O mercado hoje oferta os dois tipos, tanto piso alto, quanto piso baixo depende do pedido o que aconteceu? Você deu o exemplo da BYD para nós, ela não oferta no limite. Ela ofertou para a cidade de São Paulo, eu acredito que para o resto do país, básico padrão articulado no portfólio dela de produtos, não consta o Mini e o Midi.

Angelo dos Anjos - É a implementação do corredor é BRT ABC, está se estudando a possibilidade de recarga por oportunidade. A onde você tem uma tecnologia muito provavelmente que vai ser alemã em parceria com a Mercedes, minha pergunta é: a São Paulo transporte por meio da sua engenharia, pretende trazer em algum corredor que seja oportuno essa oportunidade de recarga pelo E-trol? Ou vocês querem focar exclusivamente na bateria? Seria a célula de energia? Obrigado.

Simão S. Neto - Bom, vamos lá. Todos os veículos, inclusive de carga e oportunidades, eles estão equipados com baterias, O que você faz na carga de oportunidade? É uma carga rápida, Na bateria, para que você tenha uma maior autonomia, nós não estamos engessando em hipótese alguma, nenhuma possibilidade de tecnologia. O que nós estamos fazendo é analisando a viabilidade operacional, técnica e financeira, porque toda vez que se fala em carga de oportunidade você fala em investimento externo a área onde o veículo fica sediado onde ele é carregado e infra-estrutura, então você vai acabar tendo infra-estrutura dentro e fora da garagem, fora a necessidade de manutenção dessa infra-estrutura. Então, dependendo da logística operacional e da proposta apresentada, nós não estamos restringindo. Não, se for um corredor fechado, como um BRT e justificar você ter pontos de recarga fora da garagem em pontos específicos que permitam autonomia com menor custo para nós não tem restrição.

Caique Souza - É, deixa eu falar rapidinho, eu até tinha proposto isso lá nas pautas, Porque me espantou que ainda tenha ônibus 2011 rodando em São Paulo, Principalmente os modelos articulados Mondego, a Gattuso tinha até ônibus até essas semanas atrás, pelo menos eu vi um 2011 na área 5 você tem ônibus também desse modelo, E me preocupa porque assim já estamos em 2023 e não houve renovação para essas empresas. Entretanto, tem aquela norma, aquela norma lá que foi colocada, aquele comunicado que era proibida a inserção de ônibus a diesel no sistema. Só que enquanto tem essa esse relatório aconteceu antes da liberação de um novo modelo de ônibus, o milênio cinco, as empresas de ônibus começaram a trazer esse modelo para São Paulo e todos a diesel. Então assim, o que foi colocado para as empresas trazerem que era elétrico não foi cumprido. E mesmo aqueles de fabricação nacional e mesmo aqueles de fabricação nacional, Não sei, não tem nenhum estudo pensando em trazer esses ônibus elétricos por importação mais uma vez aqui eu vou citar o sistema de Santiago do Chile, porque para eles baterem essa meta teve importação. Eles não têm tanta a fabricação própria de veículos, então fica meio esquisita a SP, trans, ela obrigar a prefeitura, obrigar as empresas a trazerem elétrico, quando na verdade está sendo, está inserindo diesel e ainda tem bastante ônibus antigo ainda no sistema, é só essa dúvida mesmo que eu

fiquei meio porque ficou muito esquisita essa obrigatoriedade dos ônibus elétricos. Quando a gente está vendo que essa meta meio que tá para inglês ver, obrigado.

Simão S. Neto - Bom, Caique, vai tentar te responder quanto aos veículos aí nós realmente autorizamos a permanência de algum dos poucos veículos por mais 12 meses no sistema, justamente para que a gente não substituísse diesel por diesel e sim já substituir diesel por elétrico. Para que esse veículo permaneça em operação, há uma série de regras, dentre elas esse veículo ser submetido a cada 2 meses a uma avaliação da SPTRANS, Então a gente restringiu, O intervalo de tempo para avaliação desse tipo de veículo. Quanto a questão do mercado de veículos elétricos, não há restrição, por parte do poder público quanto ao veículo ser fabricado no mercado nacional ou vir de fora, O que nós fizemos foi uma série de exigências técnicas, é inclusive aquelas em atendimento à legislação Brasileira. E não é só da SPTRANS, mas a, as legislações que hoje estão vigentes no país para a indústria automotiva. Então, quem quiser fornecer ônibus, para o mercado aqui de São Paulo, tem que atender a todas as normas e leis vigentes, Então, isso não estamos restrito, nós temos, aí é alguns fornecedores, hoje disponibilizando veículos elétricos e estamos observando a tendência de mais, chegando aqui no mercado. Em relação ao Chile, o Chile não tem indústria produtiva, então 100% do que entra no Chile é importado, Inclusive, vem do mercado brasileiro de outros mercados da China, da Europa, de todos os lugares, diferente do Brasil que tem aqui, Indústrias sediadas, então isso facilita. Então hoje, nesse aspecto, eu só queria frisar para você que nós estamos sim, já proporcionando na renovação de frota e na eventualidade de entrada de veículo com motor a combustão, ele também tem que atender as regras de emissões vigentes no país. E isso entra na composição que nós fazemos hoje para verificar se a empresa operadora está atendendo ou não àqueles requisitos da redução de emissões de poluentes definidos em contrato e que também estão estabelecidos na lei. A lei com intervalo de tempo maior, A lei é mais flexível do que o nosso contrato, mas na composição da frota de cada concessionária nossa nós avaliamos o volume de emissões daquela frota e comparamos com aquilo que ele tem de obrigação contratual e verificamos se está dentro ou não.

Caique Souza - Está certo, é bem rapidamente, rapidamente, rapidamente. É eu queria só tirar uma dúvida, por que a gente ainda tem linhas de trólebus e vou citar aqui a 3139-2101 que eles estão rodando com ônibus a diesel e super articulados em linhas que não tem demanda para super articulados, é padrão. Eu queria saber por que, por exemplo, AR zero não está sendo priorizado ou não tem esse plano de renovação de frota porque, até então, dos lotes do ano passado é um do que não teve renovação de frota algum, não teve frota, não, não teve troca de novas inserções, de novos veículos. Existe algum plano da prefeitura para tentar fazer com que o lote R-zero, da ambiental para tentar trazer novos ônibus? Porque a gente está vendo ali que está tendo uma bagunça ali na operação dessas linhas que eram de trólebus, tá rodando o diesel super articulado, que não faz sentido, numa linha que carrega geralmente 2000 passageiros. É só uma dúvida mesmo, tá?

Dawton Roberto Batista Gaia - Olha, gente, isso era para ser um informe, está virando uma pauta.

Caique Souza - Dawton, é porque a gente sempre fica perguntando e pedindo respostas e nunca tem a oportunidade da gente sinalizar, desculpa, mas é que preciso falar.

Simão S. Neto - Bom, Dawton, eu não sei a questão operacional, não vou poder te responder, porque não é da minha competência, mas do ponto de vista, é de substituição de veículos na empresa hoje na concessionária que opera veículos trólebus, seguindo sempre a regra do contrato da de Mato. Então, se os veículos estiverem dentro, eles vão continuar operando. A partir do momento que atingir a idade máxima, nós vamos ser substituídos e fazem parte também esses veículos que você citou no pacote de substituição por tecnologias limpas. Bem como o próprio trólebus, O trólebus tem idade máxima definida em contrato. Quando ele atingiu o seu limite, ele vai ter que ser substituído e vai ter que ser substituído por tecnologia que atenda a esses requisitos já definidos aí de redução de emissões, Ou por trólebus mesmo ou por veículo a bateria, sempre dentro daquele conceito da análise que eu comentei técnica, operacional e financeira.

Dawton Roberto Batista Gaia - Vamos lá, George, depois o Rafael Calábria o último.

George Queiroz - Desculpe tem que a intervenção anterior foi sobre em relação às gravações das reuniões, as atas, tal eu fiz uma, quando eu entrei aqui como conselheiro, eu fiz um pedido para Transmissão, enfim, pelo que eu entendi, não foi considerado esse pedido de Transmissão via YouTube, que é o que é feito nas outras em diversas outras instâncias participativas da prefeitura. De qualquer forma, eu queria fazer um pedido aqui, já que estamos nas últimas pautas aqui. Junto com que essa gravação, essa gravação, quando ela cai aqui, ela cai no teams a gravação completa eu queria, eu vou reouvir porque eu não consegui ver tudo, mas eu gostaria de checar a possibilidade de que essa gravação fosse publicada. Isso também acontece em outras instâncias participativas para que a gente tenha a documentação. Eu aqui eu continuo falando, eu estou me repetindo, na verdade, uma coisa que eu falo um ano atrás, que a pauta, a ata escrita hoje não contempla. Hoje a gente tem tecnologia muito melhor e muito mais importante para a transparência do que a pauta do que a ata escrita. Se a gente pudesse pelo menos fazer a publicação desse vídeo em canais oficiais. Eu acredito que seria uma boa para transparência. E eu queria saber se isso é possível, se a gente tem como pautar isso para futuramente, obrigado.

Dawton Roberto Batista Gaia - Então, para futuramente, eu acho que é possível sim, George, aqui, nesse momento nós não conseguimos, mas estamos pensando realmente, eu me lembro das suas colocações, realmente eu me lembro das suas colocações, mas vamos fazer. É que a gente precisa se preparar, para o YouTube, tem que ter toda uma estrutura aqui por trás que a gente não consegue ter em todas as reuniões.

George Queiroz - Eu sei, a prefeitura tem só que o que acontece, Dawton, é que eu vejo outras diversas outras instâncias, FUNDURB operações urbanas tal a prefeitura já tem, não é uma coisa. Eu não estou pedindo uma coisa de outro mundo, eu estou falando, nem que seja a Transmissão ao vivo. Eu sei que ela é mais difícil, mas pelo menos a publicação isso é um arquivo, gerou um arquivo. Esse arquivo está com vocês. Esse arquivo é arquivo público que esse arquivo seja disponibilizado, se não pelo YouTube, pelo site da prefeitura, de alguma forma disponibilizado para a população, nós estamos aqui fazendo uma reunião pública. A gente tem até vontade de voltar a fazer reuniões presenciais. A gente já conversou isso com o Sampaio para gente ter de alguma forma um encontro. Quem sabe um dia a gente conhece o secretário de transportes é, mas assim, não estou pedindo uma coisa que é uma coisa nova, é uma coisa que acontece em outras, em outras instâncias e que aqui na CMTT, ta tendo esse buraco, esse buraco, e isso que eu não entendo se acontece em outros lugares, qual é a dificuldade da gente transpor, inclusive na Secretaria de transporte.

Dawton Roberto Batista Gaia - Nós vamos, nós vamos resolver. Fique tranquilo que nós vamos resolver essa questão.

George Queiroz - Agradeço a atenção. Muito obrigado.

Dawton Roberto Batista Gaia - Rafael.

Rafael Calabria - bom dia. Rafael Calábria, do IDEC aqui Dawton obrigado pela janela, o CMTT sempre aberto. É importante esse espaço e desculpa abusar um pouquinho. Dawton vou falar também, questionar também o Simão. Mas já adianto Dawton que a gente da Idec já enviou a carta pedindo informações, Simão, não sei se já chegou a você? A gente pediu o cronograma aí que as empresas têm até o dia 28 para mandar dessa eletrificação e a gente espera que depois de publicado pela SPTRANS, Então, quando conseguirem responder, a gente está no aguardo e depois podemos até conversar também. Eu queria só ver uma perguntinha Simão sobre o subsídio que foi criado no orçamento, agora para eletrificação, especificamente, isso já está avançando internamente, já estão vendo como fazer aquela rubrica que foi criada no orçamento, o prefeito divulgou aí no começo do ano, na regulamentação do orçamento, foi criada uma rubrica específica agora para eletrificação da frota, e a gente acha importante a prefeitura apoiar, não ficar so esperando o concessionário viabilizar, mas a prefeitura investir na eletrificação da frota, queria só ver como que está avançando.

Simão S. Neto - Oi, Rafael, tudo bem? Há quanto aos seus questionamentos, já respondemos, acho que já deve estar chegando em breve as suas mãos. Aí qualquer coisa, você já tem meu contato é só em dar um

alô aí pra nós, mas respondemos, procuramos responder a todos lá, Acho que foram 4 questionamentos. Em relação a essa parte financeira e econômica. Há realmente uma tratativa muito forte, Administração ela tá buscando muito agentes financeiros, modelos financeiros para poder colocar em prática as tecnologias limpas aí no sistema como todos sabem toda a nova tecnologia que venha substituir o diesel, o custo sempre é superior, Então aí gera um pouco mais dificuldade. Eu não sou da área financeira, não tenho o detalhamento, Rafael, mas assim, o nosso pessoal lá da diretoria de gestão, que é o George, tem as informações, tem tratado diretamente com o pessoal da Secretaria da fazenda em relação a esse assunto, então eu vou ficar te devendo uma resposta precisa, porque não é a minha área específica. Em qualquer coisa que eu falar, pode ser que não esteja passando a mensagem correta.

Rafael Calabria - Obrigado.

Dawton Roberto Batista Gaia - Kátia pode falar.

Katia Canova - Oi, Dawton, eu gostaria só de fazer uma observação, não tem nada a ver com o assunto tratado aqui por último, é sobre esses, em caráter de urgência, Porque não está na pauta, é sobre esses tapumes que têm sido colocados pela prefeitura em torno de eventos e tal. Ontem, por exemplo, eu estava aqui circulando pela Rua Boa Vista e não tem calçada. A gente precisa ir para o leito carroçável no meio da rua, para passar por causa de tapumes, esses tapumes adotados agora pela prefeitura, que são tanto absurdos onde o pedestre fica sem calçada, a gente. Tem que circular pelo meio da rua onde está passando ônibus, onde está passando carro, moto, enfim. E eu tenho observado isso em várias situações. Em eventos culturais em Carnaval, em obra em sei lá o que, ele for adotado, eu gostaria se vocês pudessem tomar alguma providência em relação à segurança do pedestre, isso tem sido, tem chamado atenção, tem sido uma situação muito, muito difícil. Muito ruim obrigada.

Dawton Roberto Batista Gaia – Com relação a isso, eles deveriam estar nas normas, que quando se ponha o tapume preservar a passagem do pedestre, isso faz parte da norma. Eu vou dar uma verificada a que está acontecendo e depois a gente dá uma resposta. Mas pelas normas, eles são obrigados a preservar sempre a passagem do pedestre e do ciclista. Sempre.

Katia Canova - Tá fácil de observar aqui na Boa Vista, no viaduto sobre a General Carneiro, você pode ver que não tem qualquer possibilidade de circular pela calçada.

Dawton Roberto Batista Gaia - Vou encerrar as inscrições, não vou permitir para que ninguém se inscreva mais porque virou pauta. Era só um informe. Sampaio, você vai ser o último, por favor.

Sampaio - Bom Dawton, eu gostaria de encerrar propondo um parabéns a você por um ano de ausência do secretário na reunião eu trouxe uma vela, vendo que mostrando que há 1 ano que o secretário não compareça às nossas reuniões e que o subsecretário ele apresenta e não faz nenhum tipo de intervenção. Isso que eu tô fazendo não é em detrimento a vocês, muito pelo contrário. A gente gostaria de ouvir alta administração, nós não sabemos nem se ele fala grosso se ele fala fino, absolutamente, nós não conhecemos se ele tem barba, se ele é careca, não nada. Ou seja, o secretário, este na verdade, acho que o anterior também, que eu já nem sei mais, nunca compareceu. Nós estamos fazendo um ano, então eu trouxe uma vela aqui em homenagem a esta ausência do secretário municipal de transporte e mobilidade da cidade de São Paulo. Que virou as costas ao conselho municipal de trânsito e transporte do município, aos seus conselheiros que foram eleitos ao tribunal de contas que está hoje presente, que não teve também o prazer de ter o secretário presente. Então eu gostaria que houvesse, sei lá, uns parabéns a você para todos assim, para que o secretário, para que todos eles saibam que nós estamos indignados com essa ausência. A gente não está concordando. Com esta ausência eterna da alta administração da cidade de São Paulo em relação à cidade de São Paulo, por seu representante na área de transporte, virou as costas para o conselho. Não quer ouvir a população. É isso. Eu agradeço o empenho dos funcionários de estar sempre aqui. Agradeço enormemente. Acho que todos os conselheiros fazem isso. Mas é um absurdo, há um ano que nós estamos aqui. Nós nunca tivemos a presença do secretário assim para falar oi. O outro fala, oi, o subsecretário executivo. Ele fala oi, mas depois ele não dá nem um tchau para nós. Então fica aqui o meu

protesto, o meu parabéns a vocês. Para estas ausências assim terríveis, que mostra uma disposição de não ouvir a sociedade. Apesar do esforço que eu sei que vocês vão lá conversar com ele e tal, nós não tivemos uma fala do secretário executivo aqui e nós discutimos noturno, que tem uma briga com uma financeira e o secretário não estava aqui. Nós discutimos o pessoal deficiente que não tem ônibus, não ouvimos o pessoal do secretário aqui, então fica aqui o nosso protesto. Eu acho que esse protesto de vários conselheiros que estão aqui, que não aceitam mais esse tipo de atitude da Secretaria, apesar de Secretaria não, perdão, do secretário e do secretário executivo, muito obrigado.

Sandra Ramalho - ... Querida, muitas felicidades, muitos anos de vida... Parabéns para você nessa data, querida, muitas felicidades, muitos anos de vida.

Sampaio - ...Muitas felicidades, muitos anos de vida. Parabéns para você, nessa data querida. Muitas Felicidades, muitos anos de vida;;

Rogério de Oliveira Ramos - Pessoal, só pra finalizar falta a aprovação da ata da reunião anterior que vocês receberam junto com o convite. Alguma oposição a ata?

RICHARD MELO DA SILVA - Eu só queria pedir um ajuste da ata, porque eu entrei em um login diferente, daí não saiu a minha lista de presença dos conselheiros. Só como convidado, só fazer esse ajuste.

Rogério de Oliveira Ramos – Ok, Richard pode ficar sossegado, anotado aqui, a gente faz o ajuste, pode deixar. Fora isso, mais alguém.

Dawton Roberto Batista Gaia - Perfeito, faremos o ajuste. E considero ata aprovada. Leandro, rapidamente por favor.

Leandro Frenham Chemalle - Sim, é bem rápido que é o seguinte, é só lembrar que por volta de 26 ou 27/03/2020, estava marcada uma reunião técnica dos CMTT sobre operações de grandes eventos. É uma pauta que eu pedi há vários anos para ocorrer. Como estourou a pandemia, essa pauta acabou caindo, essa reunião técnica não ocorreu porque eu queria lembrar-se disso porque é um pouco do que a Kátia falou. Eu queria complementar que durante o Carnaval houve vários problemas em várias das grandes vias que foram fechadas para as operações de bloco. Os divulgadores tiveram dificuldades para acessar suas casas ou comércio que não conseguiu receber um técnico. Enfim, vários tipos de operações e assim, o que a gente pediu aqui para o CMTT pautar lá anos atrás para gente fazer um debate técnico sobre como funcionam as operações de CET transportes em todos os tipos de grandes eventos de São Paulo, região da Paulista, parada LGBT, Lollapalooza, Fórmula um, Carnaval de Rua e assim é uma coisa que está pendente porque a gente pediu para ser feita essa apresentação e depois a pauta ficou e tem a ver com a Kátia, falou Várias vezes fechamentos de eventos, pela falta de você ter um debate sobre como esse fechamento você feitos e os critérios dele pra isso.

Dawton Roberto Batista Gaia - Perfeito, nós vamos anotar aqui a gente depois dá um retorno sobre isso daí. Vou até colocar numa outra pauta com relação a isso aí. Bom, eu queria agradecer a presença de todos. Mais uma vez a contribuição, especialmente ao Alexandre, que fez apresentação para nós e a Isabela, nas Apresentações do transporte da CET, Com ela para as nossas pautas aí que acrescentaram muito, E é isso. Eu vi que o Calábria levantou a mão, aí o Rafael Calábria.

Rafael Calabria - Se puder fazer um informe só, rapidinha Dawton, que segunda-feira às 19:00 vai ter na Câmara Municipal uma audiência sobre a questão da tarifa zero. A prefeitura foi convidada, vão ter outras cidades com experiência, estarem fazendo um debate lá, apresentar as experiências. Então acho que vai ser um debate rico aqui para os conselheiros acompanharem. Segunda às 19h00min na Câmara municipal.

Dawton Roberto Batista Gaia - Perfeito. Está informado. Muito obrigado uma boa tarde e um bom final de semana.