

**66ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRÂNSITO e TRANSPORTE - CMTT -  
28 ABR 2023**

Data: **28/04/2023 (sexta-feira)**

Horário: **09h00 (online)**

**Participantes:**

**Poder Público:**

Alexandre Mathias - TCM  
Alexandro Antonio Palma - DETRAN  
Aline - Educalibras  
Angela - SPTRANS  
Dr Rafael Dutra - DTP  
Eduardo Reis - SPTRANS  
Flávia Novaes - EDUCALIBRAS  
Fabio Pacini - CET  
Henrique Bekis - CET  
Jackeline Morena de Oliveira Melo - SMT AT  
Jeová Tenorio - SPTRANS  
Johnson - CET  
Lilian Rose - CET  
Livio Rios - TCM  
Lucas - SMT AT  
Manoel - SPTRANS  
Marcelo Moraes - CET  
Marcos Alessandro Ruiz - SETRAM  
Marshelle - SPTRANS  
Monica Miyuki Obara - SF  
Oswaldo Rafael Fantini - SMPED  
Paulo Eduardo - SMT AT  
Rogerio de Oliveira Ramos - SMT AT  
Rafael Mielnik - SETRAM  
Ricardo Teixeira - SMT  
RICHARD MELO DA SILVA  
Sergio - CET  
Suzana de Rosa - SMDHC  
Vanessa Gac Leal - SETRAM

**Sociedade Civil:**

Adauto  
Aline Pellegrini Matheus  
Antonio Matias  
Aquilla Couto

Bruna Santana do Nascimento  
Caique Alves de Souza  
Carlos Alberto  
Carlos Silveira -TAKSIM  
Carlos Vasconcellos (Convidado)  
CREMONESI  
Diário do Transporte  
DIEGO GUIMARAES PEREIRA  
Edimilson  
Edmur  
Elio Camargo (Convidado)  
Elvio Fernandez  
Fabio  
Fabio Saraiva  
George Queiroz  
INSTRUTOR CARLOS RABELO  
Katia Canova (Guest)  
Lilian Calil  
luciana-ocosta@hotmail.com  
Mauro Calliari (Convidado)  
Robson Alves da Silva  
Rogerio Viduedo  
Rosilda  
Sampaio  
Sandra Ramalhoso  
Valéria Zold Monteiro Loss  
Wagner palma

**Pautas:**

1 – “Anjos da Guarda” – fiscalização e treinamento dos operadores;

2 – SPTAXI e MOBIZAP-SP – Esclarecimentos e Status

**Informes:**

Status da discussão com secretaria das finanças sobre nova rede e rede noturna.

**Encerramento:**

Aprovação da Ata da 65 reunião ordinária do CMTT

**Dawton** – Bom dia, vamos dar início a mais uma reunião da CMTT, acho que podemos começar com a

pauta do Anjos. Quem vai falar é você, Eduardo

**Eduardo Reis** – Bom dia, a gente trouxe o Jeová, que é o nosso superintendente de operações, E que é responsável pela fiscalização aí da rede e a Ângela, que é a nossa gerência, gerente de desenvolvimento humano. É, acho que o primeiro vai começar falando um pouco o Jeová sobre esse processo da fiscalização e sobre o que foi implementado aí nessas últimas semanas e a Ângela depois fazer uma apresentação mesmo no Power Point. É que, se não me engano, foi feita para a diretoria executiva também. Sobre o programa de treinamento e reciclagem para os operadores. É se Jeová já estiver pronto para falar, por favor, Jeová.

**Jeová Tenorio** - Sim, OK. Vamos falar um pouco aí do nosso quadro de fiscalização com relação ao anjo da guarda. Para que a gente divulgue aí a evolução com relação a tudo o que que vinha acontecendo que estava relacionado ao anjo da guarda. A minha superintendência, ela intensificou bastante no nos últimos 30 dias, as ações de fiscalizações, fiscalização voltada para a questão do anjo da guarda. Hoje a nossa equipe de fiscalização, ela está vendo essa questão com tolerância zero. Não é permitido que o veículo entre em movimento com as portas abertas, não é Não é permitido também que ele aproxime do ponto para atendimento de embarque com as portas traseiras abertas, a dianteira, para embarque. Então, nós começamos essa ação lá no dia 2 do mês passado, do mês de abril. Onde nós encaminhamos durante esse período, agora falando dos últimos 27 dias. Nós, abordamos e fiscalizamos 1939 veículos para a questão do anjo da guarda e tivemos um resultado bastante significativo. Lá no começo, a nossa equipe chegou ao número de 16 veículos, com problema aí apresentando, o problema é de deslocamento com as portas abertas. Hoje esse número a gente pode dizer que não zerou, mas a gente tem registrado aí é. O número de 5 veículos apenas a gente pegou nessa condição. Então, um resultado bem satisfatório se considerarmos que é um equipamento e está passivo de apresentar um problema em percurso, mas é um número para nós, que nós estamos alcançando aí ou buscando o nosso objetivo que é zerar. Porque, como eu disse, na minha fala inicial, a nossa tolerância para essa questão é zero. Nós não vamos permitir que o veículo desloque com portas abertas. Deixa-me ver o que eu tenho mais de números aqui, não é É só para gente registrar, não é Nós temos também a questão das retenções dos veículos, elas continuam. Se constatado a irregularidade do anjo da guarda, esse veículo é retirado imediatamente, E é submetido a vistoria para que a empresa regularize a situação. Não é A gente também tem aprimorado porque a questão tecnológica na renovação da frota ela é constante. Toda vez que uma empresa vai fazer a substituição por um veículo novo, ele vem com tecnologia nova. O que facilita não é a questão aí é do anjo da guarda. E agora eu me coloco à disposição aí para responder alguma pergunta aí dos participantes.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Sandra, bom dia.

**Sandra Ramalhoso** - Oi, bom dia, secretário. Eu pedi uma agenda com o senhor, Dawton está me devendo uma agenda com o senhor. Bom, Jeová eu só queria uma confirmação de números, porque eu estava notando aqui e você falou que foram verificados 1939 veículos, é isso?

**Jeová Tenorio** - Exatamente.

**Sandra Ramalhoso** - E aí é, qual é o tamanho da frota Quantos veículos temos funcionando do total de veículos que nós temos aqui no município Você tem esse número

**Eduardo Reis** - Acho que cerca de 13 mil, Sandra, se não me engano.

**Sandra Ramalhoso** - 13mil, então foi quase um pouco mais de 15% da frota que foi fiscalizada é isso, então um pouco mais de 15% dos veículos é que foram verificados, desses 15%, primeiro, acho que ele falou que 39 tinha um problema e depois falou que tinha 5, eu queria entender isso, acho que eu perdi alguma coisa da fala dele, se foi 39, você foi 5 e eu queria comunicar que no dia 21 de abril, dia 21 de abril. Então Jeová. Eu estava falando o seguinte, fui informada que tem uma frota de mais ou menos 13 mil veículos, na SPTRANS, Aqui no município de São Paulo. Foram verificados 15% dessa frota. E aí teve um momento que você falou, 39 veículos, estavam com problema e depois você falou 5, eu não entendi, esse é 39 ou se é 5 e eu queria comunicar que o veículo não sei se você tem papel. Aí se você quer anotar, o veículo 52739 da linha 314110, no dia 21 dos 4. Pegou-me para ir para o terminal parque Dom Pedro. E ele chegou com as portas abertas. Largou-me com as portas abertas. E o tempo todo da viagem, ele abria e fechava a porta. Então, quer dizer, isso foi do dia 21 do 4. Você diz que essa verificação começou no dia 2 do 4. Não é isso E isso é dia 21 do quarto. É, eu só queria também confirmar uma coisa que eu descobri nessas minhas conversas sobre o anjo da guarda, porque teve alguns amigos meus que falaram, Sandra não é anjo da guarda, anjo do capeta, porque ele é que causa problema. Então é o seguinte, então eu queria só saber se o meu pensamento está correto, tá bom Então quer dizer, os ônibus saem de fábrica podendo abrir as portas antes do embarque e desembarque. Então, pelo que eu entendi, é isso, e aí é colocado um anjo da guarda que é para impedir que isso aconteça. Então o anjo da guarda, na realidade, ele impede esse funcionamento. Então quer dizer, o ônibus sai com essa possibilidade, sai com essa funcionalidade de abrir as portas, não é E aí depois ele e é colocado esse anjo da guarda para que isso não aconteça. Não seria o ideal comprar os veículos sem isso, sem essa possibilidade Porque aí a gente não precisava estar discutindo anjo da guarda, nem anjo do capeta, não é A gente já estaria esses ônibus sem a condição Porque eu já falei numa outra reunião e continuo falando aqui, qual é a necessidade de ter uma abertura de portas no trânsito. Eu não consigo viabilizar isso, não é Então é isso que eu pergunto para vocês, não era o ideal já comprar com impedimento disso Que a nova frota já viesse já com essa construção, com esse impedimento de abrir portas, E aí depois, não tem a necessidade do anjo da guarda. Eu estou correta O anjo da guarda é, funciona assim mesmo e eu quero a denúncia que eu fiz e realmente quantos veículos vocês encontraram com problemas

**Jeová Tenorio** - Desculpa, OK É dona Sandra Essa questão da aquisição do veículo é com o dispositivo ou sem o dispositivo quando da aquisição eu vou deixar aí para o nosso superintendente de engenharia está respondendo à pergunta para a senhora, e esse veículo que a senhora acabou de citar, aí o 52739 dá 314110. Eu estou pedindo para que façam uma abordagem neste momento e verifique a condição desse veículo para ver se ele apresentou um problema nesta viagem ou se ele ainda se encontra com o problema. Tá certo Sempre que houver uma situação dessa, Dona Sandra e para os demais usuários do sistema de transporte público da de São Paulo. É, por favor, façam uso dos canais de comunicação. Aí com a SP trans seja ele o telefone através de 156, seja ele através aí do Twitter, Porque nós temos aí uma equipe monitorando as nossas redes sociais e que de imediato, assim que recebem a informação transmitem para a equipe de fiscalização. É uma forma fácil e rápida

pra gente fazer a correção do problema. Eu peço a colaboração da senhora e dos demais usuários do sistema de transporte de São Paulo. OK, agora, quanto ao número que a senhora questionou é o seguinte. Nós começamos, na verdade, a verificação no dia 2 do 3 que fechamos o mês, fechamos o mês lá no mês 3, aí no dia 2 do 4, que ainda está em curso, aí com 27 dias de fiscalização, nós tivemos apenas 5 constatações. Então, é um número comparado a do mês anterior, um número bastante significativo porque nós tínhamos um número bastante elevado e hoje nós estamos apenas com 5. Isso mostra o resultado da fiscalização e persistimos dentro dessa questão. A nossa tolerância, dona Sandra, é zero, quanto ao veículo em movimento com portas abertas, OK

**Sandra Ramalhão** - É só pra confirmar. Então em março, foram fiscalizados 1939 veículos e, desses 1939, 39 apresentaram o problema e em abril, 5 apresentaram problema, é isso

**Jeová Tenório** - Espera aí, dona Sandra, só um minutinho, vamos pegar os números aqui. Os números são o seguinte, é não em março, o mês que nós estamos em curso é o mês de março, então voltando um pouquinho é o mês de abril, OK. então no mês de março, sim, 1939. Isso é o número isso, dona Sandra, que fique claro que nós estamos debatendo aqui nesse fórum a questão do anjo da guarda. Isso não significa que nós verificamos apenas 13 ou 14% da frota, OK Porque o nosso número é de abordagens em todo o sistema. Ele, ele passa aí de 16 mil, 17 mil abordagens mês. Tá certo, agora, quando eu estou falando isso número, eu estou falando voltado para a questão do anjo da guarda.

**Sandra Ramalhão** - É então, primeiro, no mês de março, foram 39 problemas e no mês de abril caiu para 5.

**Jeová Tenório** - Caiu para 5 e nós persistimos aí em zerar essa questão aí que eu acredito que um ou outro problema, vai ocorrer, se considerarmos que o equipamento é um equipamento que está vulnerável, aí a um problema aí, até por questão de umidade, de sujeira por poeira ou coisa do tipo, mas nós estamos nesse caminho.

**Sandra Ramalhão** - Tá, obrigado.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Jeová, segunda pergunta da Sandra é que você diz que o superintendente responderia, você prefere que deixe para ver se tem outras, eu posso chamar a próxima pessoa para perguntar

**Jeová Tenório** - Não, pode chamar outra porque a outra pergunta da dona Sandra eu deixo a questão para o superintendente de engenharia responder.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Ta Joia. Instrutor Carlos bom dia, pode falar, por favor

**CARLOS RABELO** Oi, bom dia. Bom dia a todos. Bom dia Jeová. Bom dia, Sandra, um grande abraço. Jeová, queria entender um pouquinho sobre essa fiscalização que a qual você está citando aí, Como é feito essa fiscalização e como está sendo tratado também a educação para esses profissionais, no caso motoristas, Porque a gente sabe que o anjo da guarda ainda, infelizmente alguns carros ainda tem aí a opção que o próprio motorista desbloquear, Alguns carros já estão vindo, assim com a opção de não ter mais o desbloqueio, É Então eu queria que você me respondesse essas 2 opções aí, como está

sendo essa fiscalização, em termos de empresa, em termos de profissionais nas ruas. E como está sendo tratado esse treinamento para os profissionais que operam carros com um anjo da guarda Muito obrigado por enquanto.

**Jeová Tenorio** - OK, vamos lá, de que forma que é feita a verificação, Carlos As nossas equipes. Elas estão espalhadas e aí quando eu falo espalhadas, elas são distribuídas pela cidade, principalmente nos pontos de embarque e desembarque, porque esta ocorrência ela acontece no momento do desembarque ou no momento do embarque, então eles estão espalhados, distribuído pela cidade, nos principais eixos, verificando exatamente o comportamento do motorista para esta questão. É a outra questão da educação, essa eu vou deixar para Ângela, que é a responsável aí pelo desenvolvimento humano. Então segura a tua pergunta aí na agulha, Carlos, e assim que a Ângela entrar aí com a fala dela, ela vai esclarecer, é melhor.

**CARLOS RABELO** Ok, muito obrigado.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Obrigada Jeová. Sampaio, bom dia. Pode falar, Sampaio.

**Sampaio** - Bom dia, bom primeiro legal a fiscalização ter visto, corrido atrás do (19:57 trecho incompreensível), mas se nós estamos falando de 34 e 35 veículos, num universo de 2 mil, significa que num universo de 13 mil, nós teríamos o que, uns 200 veículos, que este dado percentual acho que ele é um alerta para a metodologia de fiscalização. Porque eu vou explicar. A gente até vai conversar um pouco com isso, sobre isso. Mas hoje estão mexendo nos pontos de ônibus, elevando o piso. Essa é a questão, vamos dizer, teoricamente, dos 200 veículos, nós temos 200 veículos com risco nessa nova realidade. É um número aparentemente muito significativo, mesmo baixando para 5 veículos, nós estamos falando de alguma coisa de 30 ou 40, que estariam com problema, todos isso, se a gente tem essa... como os números são muito grandes, a gente acaba diluindo a essa questão, só que é esse o problema do anjo da guarda, quando vocês têm a perspectiva zero, já mostra que ele é obrigatoriamente tem que ser zero mesmo, porque tem uma consequência dele é muito grande. Agora eu queria fazer uma pergunta primeiro, eu acho que esse alerta, gostei da (21:42 trecho inaudível), acho que agora vai entrar na rotina de vocês, maior é, mas eu gostaria de fazer uma pergunta, você consegue observar quantos foram violados e se eles foram violados, porque você falou em possibilidade de quebra. Choveu.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Sampaio, seu microfone está cortando bastante. Não deu para entender Você pode repetir, por favor, essa última parte

**Sampaio** – Oh, se é um anjo da guarda, às vezes ele é violado. Vocês vão perceber quando ele é violado. Sendo assim, qual é a atitude da São Paulo transporte em relação à empresa ou ao motorista

**Jeová Tenorio** - Vamos lá, é a questão da violação para SP trans, não importa, é essa questão, o que importa para SP trans é o seguinte, se o equipamento está funcionando ou não está funcionando a punição para a empresa, como foi dito, já na nossa reunião anterior é a apreensão do carro, o encaminhamento para vistoria, passou pela vistoria, ele retorna para a garagem. A empresa tem que sanar a irregularidade, remeter esse carro novamente para vistoria e só a partir daí aprovado retorna

para a operação.

**Carlos Alberto** - É, eu queria fazer um adendo, Quanto a SP trans, sem embargo da multa que é aplicada à empresa e o motorista passa por um programa de reciclagem.

**Sandra Ramalhão** - Era isso que eu ia perguntar. Quer dizer que há multa, então Então eles têm que pagar uma multa

**Jeová Tenório** - Sim, tem uma multa.

**Sandra Ramalhão** - Só queria mais uma pergunta, como é que vocês sabem quem é que paga essa multa, a concessionária ou eles descontam do funcionário.

**Carlos Alberto** - A multa, inclusive é glosada da remuneração da empresa.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Ta jóia. Caíque, bom dia, pode falar, por favor,

**Caíque Souza** - Bom dia a todos. Bom dia, bom dia aos presentes é só alguns comentários quanto ao anjo da guarda. É que assim, é interessante, sim a São Paulo transporte estar preocupada na questão do treinamento, isso é fundamental, mas a tecnologia do anjo da guarda, ela em si já está bem defasada. Continuar, então é então só voltando. A tecnologia do anjo da guarda em si. Ela já está bastante defasada, porque o que é porque um dos maiores problemas não é, então vamos lá. É só voltando, a tecnologia do anjo da guarda em si está bastante defasada, porque um dos grandes problemas do anjo da guarda hoje é que ele não, ele não traz total segurança, porque percebe quando o ônibus ele está parando no ponto, o motorista já pode, já consegue abrir a porta. Um anjo da guarda, ele não impede abertura e fechamento da porta, ele apenas corta aceleração do veículo, então você pode abrir a porta quando está abrindo a porta, aceleração ela é cortada.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Senhor Élio. Pode fazer sua pergunta, depois a gente volta para o Caíque. Bom dia, senhor Élio.

**Elio Camargo** - Bom dia é sobre o alteamento dos pontos de ônibus que estão sendo feitos no eixo da corifeu e da vital Brasil. Nós estávamos esperando que fosse melhorar, mas para nossa surpresa, piorou o sistema, Citaria alguns aspectos: os pontos ficaram no mesmo local. É no mesmo e antigo lugares. quando os pontos deveriam, conforme foi discutido já no planejamento da nova rede, lá em 2015, ou a área de planejamento da SP trans, que seriam localizados nas esquinas e junto das faixas de pedestre para atender. Não só o transbordo que iriam aumentar a nova rede, mas evitar acidentes viários e a segurança pessoal, principalmente das mulheres. Esse alteamento tem um chanfro na parte superior da guia elevada e o vão de afastamento dos ônibus e a calçada estão variando de 40 a 80 cm e afastamento, então, coloca em risco os usuários de caírem nesse vão, Eu vi aqui o usuário a pedir para que o motorista manobrasse encostasse mais para ela conseguir descer. Os motoristas, por sua parte, alegam que não pode avariar o veículo se eles encostarem na calçada, ou seja, chegar mais perto, porque agora a estrutura inferior do veículo bate na calçada. A calçada normal, então, a antiga ela ficava sempre abaixo da estrutura do veículo e não havia o perigo de estrago, senhor João Lindolfo esteve prontamente no local que está na altura do 1000 da corifeu e junto visualizamos essa

dificuldade. Ou seja, ficou pior, Ele estaria verificando internamente, nós já fizemos solicitação para SP trans verificar isso, mas o importante é nós verificarmos onde está funcionando isso e qual é o resultado disso Então gostaríamos de saber aonde está sendo usado e com vantagem para a gente realmente é continuar isso e até esclarecer isso, a gente pediria que suspendesse as obras para não ficar gastando muito, porque é uma obra realmente cara, obrigado.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - É, senhor Élio, eu vou perguntar se alguém poderia falar sobre isso, é que a gente está fora da pauta. Não sei se veio alguém.

**Eduardo Reis** - Não, eu acho que infelizmente a gente não tem ninguém na empresa da SP trans da parte de infraestrutura, senhor Élio. Eu não sei se é o Sampaio está falando, mas ele está, está também com microfone falhando de qualquer jeito. É Eu acho que a gente pode fazer, senhor Élio, eu registrei um pouco aqui da sua, da sua é sugestão Eu também vou pegar depois com Dawton e com a Jaqueline a ata e a gente encaminha para área responsável e a gente tenta chegar a alguma resposta, algum consenso com relação a essa sua observação. Acho que é importante de qualquer maneira esse apontamento, E a gente com certeza vai considerar aí.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - É por questão de ordem. Vamos continuar com o Caíque. Eu vi que alguém falou, eu não vi quem era, mas vamos continuar a pergunta do Caíque e eu acho que o meu Sampaio depois a gente vai para o Richard e o Sampaio Caíque pode falar, por favor

**CAIQUE ALVES DE SOUZA** - Obrigado, gente, eu juro que agora não cai, o computador, reiniciou sozinho, tá Deixa-me voltar do começo que eu já perdi o fio da meada, vamos lá. Sobre o anjo da guarda, o anjo da guarda, ele ainda é um equipamento defasado porque o problema dele hoje é que a proposta com que ele foi implantado até mesmo para evitar lá, desde como um ministro do interligado para acabar com aquele chamado pungente do pessoal pendurado na porta, ele realmente funciona para isso, o problema é ele não impede a abertura e fechamento da porta, ele só impede a aceleração do veículo e quando ele e quando o ônibus ele está, ele, o motorista, ele está embarcando ou estão desembarcando, ele está chegando próximo do ponto, saindo do ponto. Ele já pode, ele já consegue abrir a porta, ele já consegue abrir a porta 5, 6 segundos antes dele parar totalmente o veículo e assim você pode ir, é, os ônibus, como eles estão cada vez mais lotados em São Paulo, principalmente com esse essa redução de partidas, o que força a população a se espremer ainda mais no veículo, ele fica muito sujeito a viajar nas portas do veículo e quando o motorista, quando o ônibus, ele ainda está chegando no ponto e a porta, ele tem essa Liberdade de conseguir abrir a porta até de fato estacionar, pode acontecer acidentes. Então o anjo da guarda, ele funciona até a página 2. Ele não previne totalmente, não mantém totalmente a segurança do passageiro, a partir do momento em que eu tenha a possibilidade de abertura e fechamento da porta durante a viagem. Ele vai cortar a aceleração, mas até cortar essa aceleração total do veículo, já pode ter acontecido alguma tragédia no transporte. Então o que que eu peço até para SP Trans, verificar novas formas de... treinamento, ele é fundamental, ele é importante porque o motorista de fato ele tem que abrir totalmente a porta somente quando o veículo estiver totalmente parado. Mas é preciso também outros mecanismos de segurança. Eu já propus aqui em outras oportunidades que, por exemplo, é só fosse permitido por algum tipo de sistema por algum tipo de tecnologia que inclusive já existe. Existe em Curitiba, existe em Santiago do Chile que o ônibus só consegue abrir a porta totalmente parado e ainda com

retardamento de 3 segundos. Estacionou o ônibus, ele aciona a porta da 3 segundos para porta de fato abrir, toca um sinal sonoro que garante, inclusive que o passageiro se afaste da própria porta do veículo para o fechamento e abertura da mesma. Então, assim, existem mais mecanismos de segurança, além do anjo da guarda, porque para o propósito em que o anjo da guarda está sendo empregado hoje, que é a segurança da viagem, ele não contempla totalmente. Ele vai até a parte de aceleração, corta aceleração, aí sim, o anjo da guarda ele funciona, mas para abertura e fechamento da porta durante a viagem, nem sempre isso acontece, E aí, fica é fica a sugestão para SP, trans de fato, procurar outras formas de novas tecnologias para isso. Obrigado.

**Dawton** - Só. Eu estou preocupado. Não, tudo bem, vai responder. Eu tô preocupado com o tempo que nós estamos muito tempo na primeira pauta ainda.

**Eduardo Reis** - E na metade da primeira falta, porque a gente teria ainda apresentação do treinamento, só para lembrar.

**Ricardo Teixeira** - Exatamente. Então, nós vamos encerrar as inscrições nessa pauta e vamos que vamos passar para a seguinte. Então responde, não sei se tem mais alguém inscrito aí.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Tem sim, o Richard.

**RICHARD MELO DA SILVA** - Então eu tenho uma pergunta em relação a fiscalização dos veículos, gostaria de saber se a fiscalização ela acessa o sistema de monitoramento dos carros e se ela é capaz de fazer autuação em relação a casos concretos como a Sandra denunciou. Que o Jeová falou que mandou uma equipe para o fiscalizar o veículo, Mas e no caso de ter sido algum problema pontual daquela viagem, que foi denunciado, a SP trans tem capacidade de fazer uma atuação em relação a isso Porque um problema que as pessoas têm muito para as acessar os canais de denúncia, o SP 156 é o sentimento de não adiantar nada assim. Então, ela presencia a irregularidade, ela manda denúncia, só que não, se a SP trans não, dá um retorno satisfatório a respeito daquela irregularidade específica que a pessoa presenciou acaba desestimulando o uso desses canais. Então gostaria de saber se existe essa possibilidade, se a fiscalização consegue acessar o monitoramento interno do ônibus, por exemplo, constatar a abertura indevida durante a viagem, por exemplo, e outros problemas.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Eduardo, Jeová, se vocês responderem, vão deixar só o Oswaldo falar e a gente encerrou aqui essas perguntas. Oswaldo, bom dia.

**Oswaldo Rafael Fantini** - Bom, é rapidinho. É com relação ao que o senhor Élio falou, alteamento dos pontos de ônibus. Nós da Secretaria, eu acho que é muito é bífico para as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, no embarque e desembarque. Esse alteamento deve estar no mesmo nível, eu acredito nos corredores de ônibus que essa dúvida, esse problema não ocorrem. Então eu chego à conclusão que é a pista de asfalto que está toda abaulada e o ônibus fica meio tombado e não é isso, senhor Élio. Porque a gente tem que resolver esse problema,, não sei, eu não conheço o local. Mas o alteamento no mesmo nível que está nos corredores de ônibus é muito bífica a pessoa com deficiência. Então eu acredito que quando fizer o alteamento, se der um tratamento também na pista, junto ao ponto de ônibus, esse problema vai diminuir ou vai se encerrar. É um comentário só.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Obrigada, Oswaldo, pelos comentários. Eduardo ou Jeová, se quiserem concluir, a gente já passa para a apresentação.

**Sandra Ramalhoso** - Ó, tem a minha pergunta que não foi respondida, tá Aquela minha pergunta sobre o sobre a os ônibus, alguém da superintendência respondendo, respondeu.

**Eduardo Reis** - É, na realidade era da superintendência de engenharia. Eu ia falar sobre ela também, Sandra. Nosso representante, também não está aqui. Acho que tanto a sua pergunta quanto a sugestão do Caíque são para a mesma pessoa, Para mesma superintendência, então também me comprometo a repassar a sua pergunta e a sugestão do Caíque e a gente faz a resposta por e-mail para vocês, obviamente antes da próxima reunião para a gente conseguir ter esse retorno, tá É, e eu acho que se não me engano sobre a sugestão, a sugestão não, o comentário, esqueci agora o nome da última pessoa que falou, mas era o Richard, obrigado, foi o Richard mesmo. É. Acho que a pergunta dele foi relacionada a essa questão primeiro da denúncia. Não é Se a gente tem condição de consultar a essa denúncia, , de fazer o acompanhamento sim, é, a gente faz esse tipo de coisa. Muitas vezes 156 ele tem um problema que ele não retorna a informação pro usuário de maneira ativa, digamos assim. O usuário tem que pegar o número de protocolo dele, ligar de novo no 156 e consultar o andamento do processo, então isso às vezes pode também dar essa sensação de que não há uma resposta para aquela denúncia. Mas sim o que eu sei que a área do Jeová, , e não só a área de Jeová, mas a DOE e toda a SP trans, sempre estão respondendo as denúncias relacionadas a 156, e estão agindo em cima delas também. Assim como ele acabou de citar quando a Sandra falou no começo da nossa reunião, falou sobre um veículo específico, Então a ação é exatamente a mesma, A gente pega as informações relacionadas a denúncia do usuário lá no 156, a gente aciona as equipes de fiscalização do nosso centro de controle operacional ou do próprio planejamento, quando for algum problema relacionado à intervalo de partida, falta de início de viagem ou o que for mais relacionada a parte de planejamento, tá Eu acho que é isso, só para adiantar.

**Sandra Ramalhoso** - Eu posso fazer uma observação sobre isso do 156.

**Eduardo Reis** - Claro, Sandra, por favor.

**Sandra Ramalhoso** - Então o negócio é o seguinte, a gente não precisa acompanhar protocolo. A gente só pega o ônibus de novo. Você entendeu Então não há necessidade. A gente vê que não funciona. Por quê Porque a gente vai pegar o ônibus de novo e ele está com mesmo problema, entendeu O senhor Élio vai atravessar a rua, ele vai ver o mesmo problema, a gente vai pegar o ponto de ônibus e vai ver o mesmo problema, então a gente denuncia no 156 e vê que nada resolve, então não adianta eu ligar lá e procurar protocolo, porque eu ando na rua e vejo que o problema não foi solucionado. Então, não adianta ficar fazendo protocolos e o meu problema, o que eu falei, não foi resolvido. Esse que é o problema. Então é. São 2 tempos que eu gasto da denúncia e o de produto de procurar protocolo e aí depois eu entro no ônibus e vejo que ele está com o mesmo problema, então é bem complicado isso é, eu só queria o Oswaldo, deve estar presente e eu só queria esclarecer um pouco o que o seu Élio trouxe do ponto de ônibus. Oswaldo, ele fala que a altura está ótima, o problema é que está tendo um chanfro e esse chanfro ele está distanciando o ônibus do embarque. Então, quer dizer, eles estão subindo o ponto de ônibus, só que estão chanfrando, e aí, então é fica um buraco, um vão e aí, então,

é o que causa o que está causando a probabilidade de acidente. Então ele estava querendo que não tivesse chanfro que a coisa fosse mesmo direta, entendeu Só isso.

**Eduardo Reis** - Obrigado.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Obrigada. Senhor Élio. A gente vai falar sobre esse assunto. Eu vi que o senhor está escrito, mas eu queria já passar para apresentação e aí, se o senhor puder mandar pelo chat, a gente responde por escrito.

Angela. Bom dia, Ângela. Você vai apresentar, Pode falar.

**Eduardo Reis** - É, eu vou fazer Apresentações e ela vai falar tá, só pra... mas eu estou. Eu estou abrindo, não, tranquilo.

**Angela** - Bom dia. Acho que deu uma travada aqui. Está meio instável a internet, mas a gente vai fazendo apresentação. Bom dia a todos presentes. Meu nome é Angela, eu trabalho aqui na SP Trans, na gerência de desenvolvimento de recursos humanos. Dentre as responsabilidades que nós temos, tem também a questão de trazer as diretrizes do treinamento dos motoristas, cobradores, fiscais e operadores de cópia, antes de iniciar, quero colocar para vocês como que acontecem os treinamentos de maneira geral. O contrato assinado com as empresas de ônibus em 2019, ele tem um anexo que é um anexo 5 4.1 procedimentos de qualificação dos operadores, que define conteúdos e carga horária para treinamentos de ingresso e para treinamentos de reciclagem. Esses treinamentos, são avaliados pela SP trans. Cada empresa nos encaminha todos os materiais de treinamento, as equipes de analistas avaliam esses treinamentos faz as correções necessárias depois de validado, esses treinamentos são auditados pela SP trans. Então, essa é uma rotina da nossa área que a gente já vem desenvolvendo aí desde a assinatura do contrato, dentro dessas novas diretrizes. O treinamento de ingresso, quando foi assinado o contrato, ficou definido por contrato, que todos os motoristas, cobradores e fiscais deveriam participar do treinamento de ingresso, independentemente de ter sido contratado posterior a assinatura do contrato ou mesmo quem foi contratado anterior a 2019, também deveriam passar por esse treinamento e isso aconteceu no ano de 2020, 21 e 22. Vocês se recordam aí que a gente teve toda aí as questões voltadas para a pandemia e efetivamente esses treinamentos de ingresso, eles deveriam ter acontecido até dezembro do ano passado e para esse ano já estava previsto a reciclagem de 8 horas. Essa é a o conteúdo e a carga horária prevista em contrato. Entretanto, em função aí de todos os acontecimentos, das questões que o Jeová já trouxe, questões que vocês trouxeram, houve uma intensificação dessa reciclagem para o ano de 2023 e um programa de reciclagem foi estruturado por nós aqui da SP trans para os motoristas, visando a prevenção dos sinistros. Eduardo você pode passar, por favor Eduardo, okay Bom, então o programa de reciclagem ele tem por objetivo promover a reflexão e as mudanças de comportamento dos motoristas sobre o aumento. É recente do número de sinistros. Esse treinamento ele vai envolver todos os motoristas que o número que nós temos no nosso cadastro de 29697, esse treinamento ele pode acontecer de 3 maneiras, presencial na modalidade de híbrido, e ele passa a ter uma carga horária para o ano de 2023, de 24 horas, ou seja, nós ampliamos de 8 para 24 horas especificamente, pensando neste momento em que estamos atravessado aí a questão do número de sinistro. Pode seguir, por favor. Então, em cima disso, como fica a diretriz para 2023 Falando de motoristas Então permanece, O treinamento de ingresso para os novos motoristas contratados a partir de agora de 17, desde 17 de

abril e os motoristas já contratados, todos, sem exceção, deverão fazer o treinamento de reciclagem com 3 módulos. De que forma eles foram estruturados, Então, são turmas presenciais com até 30 motoristas, o mod(1) mod(2). A gente mantém as auditorias feitas pela nossa área, que a gerência de desenvolvimento de recursos humanos, mas recebemos aí é um apoio das gerências regionais de fiscalização, que são da área do Jeová, que estão e já vinham nos ajudando aí nessas auditorias para a gente ampliar a cobertura das auditorias para os treinamentos de ingresso, treinamento de reciclagem. Agora nós estamos todos focados no programa de reciclagem do motorista. Cadastro no info trânsito, o que ficou definido aqui dentro das diretrizes da SP trans Como a gente dividiu em 3 módulos, os motoristas deverão, dentro de um cronograma que eu vou mostrar para vocês, cumprir cada módulo. O dia seguinte, após o período de aplicação, a gente vai fazer uma inserção dentro do cadastro do info trânsito, que é um cadastro de todos os motoristas dentro daqui da SP Trans, vai constar lá, se ele fez ou se ele não fez o treinamento, se ele não fez, ele não está autorizado a trabalhar, a entrar em operação dentro do sistema. Pode seguir, por favor, Eduardo A gente vai passar agora para vocês. Cada um dos módulos para vocês terem uma ideia do que é feito em cada módulo. Bom, o treinamento do mod(1). Ele foi dividido em 2 momentos, uma parte prática e uma parte teórica. Essa parte prática é, no primeiro momento, a gente faz uma avaliação com todos os motoristas, avaliação de conhecimento independente de qual tema específico, mas a gente está focando ali na questão da dirigibilidade, da segurança viária. É para saber o que eles sabem, então a gente entra com as questões de código de trânsito, de legislação, de procedimentos. É um questionário rápido que eles respondem. A gente corrige na hora e a ideia é justamente para que façam refletir que mesmo você sendo o motorista a tanto tempo, mesmo você tendo todo o preparo daquilo que é definido por Detran, pela legislação, para treinamento, você precisa parar para olhar para a questão da sua dirigibilidade e aí a gente incorporou nesse treinamento prático, ele é o motorista, ele vai estar no ônibus junto com instrutores, junto com outros motoristas. Cada um vai fazer uma observação do ônibus em relação ao bloqueador de porta em relação a ponto cego especificamente, e a parte do elevador, Da plataforma elevatória. Depois, eles fazem um percurso cada motorista vai fazer um momento de direção, que vai ser observado pelo instrutor e pelos demais motoristas que estão nesse grupo. Depois eles voltam para a sala de aula para discutir como foi essa questão da direção. Então é um momento que ele para pensar sobre a direção sem que ela aconteça de uma forma tão automática. Ai a gente tem uma parte do treinamento que ela é teórica, que é para promover a reflexão. É da questão das vidas. A gente chama a atividade de “o valor das vidas” e aí a gente traz, diversos, chamamos de personagem, , para essa questão do cenário de trânsito, para que o motorista possa refletir sobre o papel dele em relação ao atendimento a as pessoas que estão dentro do ônibus. As pessoas que estão no cenário do trânsito para que ele reflita sobre a questão do controle emocional e a responsabilidade dele como motorista de no momento de um sinistro e a questão do acolhimento e assistência à vítima. Esse treinamento ele é presencial, ele tem a carga horária de 8 horas e ele tem um período de aplicação. Ele iniciou dia 17 do 4 e vai até 30 do 6, então, a partir de 1 do 7, todos os motoristas têm que ter feito o treinamento do mod(1) e caso ele não tenha feito, ele não vai estar autorizado a operar. Pode seguir, por favor Eduardo. O mod(2) ele também será presencial. Também será elaborado pela SP trans. A ideia aqui é a gente trabalhar com estudo de casos, pegar a situações e aí a gente está trabalhando com cada empresa para que elas tragam as as questões que aconteceram. Pertinente a empresa dela, a garagem dela, a linha que que ela opera, tratar esse sinistro em casos, em estudo de casos, de forma que o motorista, já que ele faz

parte do problema. Também que ele possa fazer parte da solução, do ponto de vista de postura, do ponto de vista de como ele se coloca de comportamento e aí trazendo as questões de bloqueadores, como que é o atendimento em relação aos ciclistas, as pessoas idosas, pessoas deficientes e os pedestres e uma reflexão para que o motorista também possa falar a respeito dele, nesse contexto todo, como que ele ia vê toda essa situação E o que que pode sair desses estudos a questão do que ele pode fazer diferente dali para frente. A mesma questão, esse treinamento ele foi elaborado por nós, tem uma carga horária de 8 horas e o prazo de aplicação é de 1 a 30 do 9. Então, a partir de primeiro de outubro, todos os motoristas deverão ter feito também o mod(2). Se não fizer, ele também não pode entrar em operação e o último módulo, esse Módulo. O mod(3) já é o módulo da reciclagem de 8 horas previstas no anexo 544.1, esse anexo 544.1. Depois eu passo pro Eduardo e ele pode passar para todos vocês conhecerem e entenderem o que que tem lá de de conteúdo que ele está um pouquinho mais detalhado, mas de maneira geral, na reciclagem, o que que a gente traz A gente retoma a questão do papel do motorista dentro do sistema, a vertente que a gente trabalha em duas vertentes que a gente trabalha durante toda a parte do ingresso que é ver a questão da segurança aí, de você ser acolhedor. E neste momento a gente pede para que as empresas tragam o índice de qualidade transporte, da garagem, a questão dos sinistro, tratar as reclamações novamente com aquele foco, O motorista também fazendo parte da solução do problema. Esse é o único módulo do treinamento que pode ser desenvolvido na modalidade EAD, Ele também pode ser híbrido e aí cada empresa vai fazer essa sua opção, mas lembrando que mesmo ele não sendo elaborado por nós, sendo elaborado pela empresa. Esse material vem para a SP trans antes de ser aplicado para que a gente possa avaliar e validar e todos os treinamentos são auditados por nós. Ele mantém a carga horária de 8 horas e o prazo de aplicação dele é de 1 do 10 a 31 do 12. Então, a partir de primeiro de janeiro de 2024, todos os motoristas têm que ter feito os 3 módulos, mod(1), mod(2), mod(3). Nós iniciamos esses treinamentos no dia 17 do 4. A maioria das empresas iniciaram porque eles têm aí como eles têm um período hoje que umas 4 empresas optaram por iniciar agora no começo de maio, todas elas que iniciaram agora 17 de maio, já foram auditadas por nós. Tanto a equipe aqui da nossa área quanto da equipe do Jeová nós estamos fazendo essas auditorias. Do total de motoristas que nós falamos pra vocês, aí o que nós temos cadastrado hoje, que são 29697 até o dia 24, que foi a última conta que nós fizemos. Foram 1597 motoristas já treinados e todo, como eu disse, todas elas foram auditadas, então a gente apresentou aqui rapidamente para vocês terem uma ideia de como está acontecendo esse treinamento e estou aí a disposição para perguntas. Caso as tenham.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Sandra, por favor. Sandra, você não abriu o seu microfone, se estiver falando.

**Sandra Ramalhoso** - É um intérprete de libras, ficou fixo aqui na minha imagem. Não estou vendo vocês direito. É bom, o negócio é o seguinte, é, eu fiz algumas contas aqui é são 30 mil motoristas. Vocês atendem 30 por turma. São necessárias 1000 aulas, é isso. São necessários 1000 encontros para ter todo mundo para atingir todo mundo. É essa conta 30000 por 30. São preciso, necessários 1000. Isso dá conta. Isso está sendo feito e outra coisa muito importante e eu quero aproveitar. Quero confirmar primeiro, Dawton, se o secretário ainda está ali do seu lado, a Câmera acho que não está ligada. Mas eu gostaria muito que ele estivesse presente para para ouvir a minha fala agora.

**Ricardo Teixeira** - Você não está vendo, mas nós estamos aqui com a Câmera ligada aqui, ó.

**Sandra Ramalhoso** - Há, tá bom, então ó, o seu Élio colocou no chat. Que o Levy já tinha aprovado a criação da Câmara temática sobre o transporte público dos ônibus. Nós precisamos dessa Câmara temática. Porque se não, o que que vai acontecer, aqui no CMTT, a gente vai ficar só nessa discussão de ônibus, CMTT vai virar uma Câmara temática de ônibus.

E aí, o que que acontece Não vem todos os entes para discutir Eu fiz uma pergunta o Eduardo falou a eles não estão presente, eu vou fazer outra pergunta aqui, por exemplo, eu quero saber sobre a bilhetagem. E o Eduardo vai ser obrigado a me falar que não vai ter essas pessoas aqui. Então como é que nós vamos fazer Você entendeu Para a gente poder atingir a todo mundo. Fica muito difícil. Então eu estou achando que a gente precisa ter um outro olhar para o munícipe. E essa Câmara temática precisa ser criada o mais rápido possível. Ter outra reunião dessa Câmara temática, ainda esse mês, em maio.

**Dawton** - Espera um pouquinho Sandra, só um minutinho.

**Ricardo Teixeira** - Olha, Sandra, eu concordo contigo. Estou pedindo aqui para o Dawton fazer aí a burocracia necessária, dar prazo e abrir essa Câmara temática é super importante. Concordo com você, Sandra, assino embaixo.

**Sandra Ramalhoso** - E se ele não tiver condições que ele fala que ele está sobrecarregado, a gente ajuda, viu Chama a gente. A gente vai aí. A gente vai na Secretaria aí, tá bom, eu sei que é difícil dar conta de tudo, mas sabe, a gente precisa, Dawton. Infelizmente, é uma coisa que a gente precisa discutir, porque está tendo muito problema e eu vi, por exemplo, lá na pessoa com deficiência. Por exemplo, no que a Ângela trouxe agora, tem lá um item lá da pessoa com deficiência. Eu quero saber também se as pessoas com deficiência vão estar presentes. A gente vai poder estar junto nessa formação, o conselho municipal, nós temos aqui o conselho municipal e aí a gente pode estar indo, falando e mostrando as nossas necessidades. Então eu acho que é importante, por exemplo, inclusive, uma coisa assim, muito prática, muito prática nos ônibus que tem rampa. A cadeira de rodas motorizada tem atrás um anti tombo. Esse anti tombo, ele, quando ele pega no chão e a cadeira fica sem tração. Ela perde tração e o coitado do motorista tem que empurrar a pessoa, porque perde tração. Então, para facilitar o serviço do motorista, eu tiro a minha cadeira. Se vocês forem verificar, eu vou lá. Por isso que eu queria mostrar isso, a minha cadeira de rodas ela não tem anti tombo, porque justamente para evitar esse tipo de problema, aí os meus amigos falam assim, você não tem medo de cair na rua É uma opção que eu tenho que fazer ou eu faço e ando de transporte público com maior facilidade ou eu corro risco na rua, então, quer dizer, é uma coisa que eu tenho que driblar. Então é isso que eu quero conversar com vocês. É necessária essa discussão. É necessário a participação do munícipe. É necessário a participação do idoso. O idoso também, que nem aqui está seu Élio. A gente precisa estar presente nessas formações. Veja, eu vou ter que estar em 1000 aulas. Eu como pessoa com deficiência, representante do conselho municipal da pessoa com deficiência. Eu tenho que colocar na minha agenda que eu vou estar presente em 1000 aulas. É isso. É isso que tem que ser feito, porque tem que ser atingido 30000 motoristas, sim, cada curso a gente atende só 30. Então eu vou estar aqui, vou ter que estar em 1000 aulas é isso, então, sabe, tem muita coisa aqui a ser discutida e essa Câmara temática é imprescindível. Dawton, por favor, a gente precisa ter isso aí e discutir nessa Câmara temática também, o serviço atende. Eu acho que o serviço atende, é, claro, nessa Câmara temática do transporte público. Obrigado, desculpa.

**Angela** - Jaqueline eu já respondo a Sandra ou você quer que todos façam as perguntas e depois eu respondo.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Você escolhe Ângela, como fica mais prático para você. A gente toca assim.

**Eduardo Reis** - Eu posso só Ângela, eu posso só fazer um comentário sobre essa questão do Simão também, ou da superintendência como um todo é reforçar. Infelizmente a gente não consegue trazer todas as áreas da SP trans. O senhor citou habilitar assim, por exemplo, também uma outra interesses seu, infelizmente a gente não consegue trazer representantes de toda a SP Trans. Muitas vezes, eu, por exemplo, sou de uma parte do planejamento, representa toda a diretoria de planejamento. Tento responder algumas coisas que também não são da minha competência, mas que às vezes a gente sabe dessas informações. É, se não tiver na pauta, se a gente não tiver isso listado e assim por diante, a gente não consegue contemplar todos os assuntos, assim como você tem interesse em 3, 4 assuntos, o Richard talvez pode ter mais, o Caíque pode ter outros e assim por diante e dependendo da maneira. A gente começa a ter 15, 16 pautas interessantes e 16 áreas da SP trans necessárias aqui. Então, de qualquer maneira, você sabe muito bem a importância da nossa reunião, por exemplo, do executivo, Sandra, da gente conseguir discutir qual é a pauta para a próxima reunião, quais são as pautas prioritárias devido ao tipo de acontecimento e assim por diante e a gente colocar, tendo a Câmara temática ou não, e eu reforço a sua visão de que eu acho que também é interessante a gente ter a Câmara temática. A gente, de qualquer maneira, vai ter que discutir a pauta e de qualquer maneira vai ter que listar algumas pautas e prévias. Não tem como a gente discutir sobre tudo o que é pertinente a SP trans em uma reunião, tá, só para deixar claro do porquê que não há a superintendência de engenharia veicular aqui nessa reunião ou a de remuneração ou a de TI, eu não sei qual é o foco que você queria dar, mas infelizmente a gente não consegue trazer toda a equipe para cá, tudo bem. Como a pauta de hoje era o anjo da guarda e treinamento. A gente trouxe as 2 superintendências que estão mais relacionadas, as 2 áreas estão mais relacionadas a essa questão, mas se a gente conseguir definir as pautas na próxima reunião executiva, trabalhar a questão da bilhetagem, já tinha falado do aquático para uma próxima reunião com outros temas também. A gente pode trazer mais gente na SP trans só é importante a gente não lotar a reunião de pautas como a gente tinha conversado da última vez, porque a gente acaba, não tendo tempo de discutir tudo o que for necessário de um único tema. Tá Acho que é só isso que eu queria fazer a observação, obrigado, Ângela!

**Angela** - Muito bem, então o as questões que a que a Sandra trouxe, Sandra bom te ver aqui e você deve lembrar que você já participou com a gente aí em algumas ações de treinamento. Então, como que que a gente trabalha O treinamento ele é formatado pela SP trans, nesse caso aqui, mas ele é aplicado pelos RH das empresas de ônibus. Então nós temos aí 32 contratos, cada empresa tem a sua estrutura de RH, com os seus instrutores, então depois de formatado o treinamento, a gente faz a formação dos multiplicadores. Que são os instrutores dos RHs das empresas de ônibus. Nós fizemos isso antes do dia 17, lá na garagem da Pêssego, com motoristas e todo o RH presente. Então assim, os treinamentos, eles aconteces concomitante. Então hoje, por exemplo, eu tenho várias garagens que estão aplicando o treinamento, que aí é o seu primeiro questionamento, vai dar tempo para tudo isso Então isso já foi estipulado, Para que todo mundo consiga fazer dentro desse período, então você,

não, você não vai ter 1000 turmas acontecendo em dias diferentes, você tem várias turmas acontecendo ao mesmo tempo em garagens diferentes por empresas diferentes, por instrutores diferentes. Por isso que entra a nossa parte de auditoria, que os analistas da área de treinamento mais a equipe de fiscalização do Jeová, que vai para a garagem onde esses treinamentos estão acontecendo para gente auditar. Claro que a gente faz auditoria de forma amostral. A gente não está auditando todas elas ao mesmo tempo, mas todas são auditadas por nós. A segunda questão que você colocou é a participação da pessoa com deficiência. O primeiro módulo, ele tem mais uma questão de dirigibilidade, como a gente mostrou para vocês. Vocês viram que ele tem aí uma parte de 6 horas que ele é prático O segundo módulo, ele é voltado para essa discussão mesmo, do papel de cada um e qual é a responsabilidade do motorista. As nossas parcerias com a sociedade civil, com as entidades, que trabalham especificamente com alguns públicos específicos, acontece o tempo inteiro. Tanto a Jaqueline que acompanha um pouco mais próximo, a gente faz um trabalho específico com os ciclistas. Eu não sei quem está aí representando o conselho municipal do idoso, mas a gente já iniciou também um trabalho com o conselho municipal do idoso. A dona Cida esteve recentemente lá nesse mês, ainda lá na garagem da KBPX, para fazer uma palestra com o pessoal. A gente tem buscado um trabalho também com o CP Tran, então a gente sempre busca essas parcerias, porque elas são muito importantes. Agora no mês do maio, Que a gente tem aí muitas ações voltadas para o maio amarelo. A gente tem algumas ações previstas com idosos, com deficientes, com ciclistas, que a gente vai levar essas pessoas para a sala de aula e tudo isso a gente consegue sim, viu Sandra Só você ficar, eu vou te passar meu contato, eu vou colocar meu contato aqui meu e-mail, no chat para vocês. Para gente, é importante que vocês estejam dentro das empresas de ônibus para que vocês conheçam mais detalhadamente, além dessa apresentação que eu faço para vocês, de como isso acontece lá e sem sombra de dúvida, tem um detalhamento que é quando a gente faz essa aproximação dos motoristas com as pessoas que você estreita essa relação que você minimiza os problemas e que o impacto dessas ações de treinamento são muito mais positivos. E aí é a oportunidade que a gente tem, inclusive de você trazer detalhes. Como você falou aí, do anti tombo que tem na sua cadeira. Creio que seja isso, eu vou colocar meu e-mail no chat.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Obrigada, Angela. Agora a gente vai fazer o bloco com 3 pessoas que estão inscritas. Podem fazer suas perguntas depois você responde, Ângela. Richard, bom dia, por favor.

**RICHARD MELO DA SILVA** - Então minha pergunta é, se a SP trans ela tem algum tipo de controle ou acompanhamento de questões, por exemplo, da carga horária dos funcionários. Se esses treinamentos eles estão sendo remunerados ou tem empresas fazendo, obrigando a fazer de forma voluntária, assim, porque isso com certeza afeta a qualidade do treinamento e na própria operação mesmo se existe. Um acompanhamento da carga horária dos funcionários e existe carga horária excessiva. A SP trans tem como acompanhar isso. Existe algum controle, algum E eu queria reforçar também a questão da Câmara temática, porque Essa reunião aqui está sendo corrido e talvez não fosse tanto corrida, se houvesse a Câmara para discutir alguns pontos, assim. A resposta que o Eduardo me deu, por exemplo, não ficou muito claro para mim o que eu queria saber. Mas acabou sendo atropelado. Reunião deu prosseguimento aí. Então, reforço esse pedido aí da Câmara temática. Então é isso.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Obrigada, Richard Caíque, por favor.

**CAIQUE ALVES DE SOUZA** - Bom, vamos lá, também endossos, Reforço também essa necessidade da Câmara temática do transporte urbano, E eu gostaria, inclusive, se tiver esses dados, disponibilizar, qual foi o número de treinamentos realizados até agora, Sobretudo no sistema, no subsistema local, Às vezes cooperativas, Porque a gente que acompanha um pouco mais de mobilidade, portais mais especializados como o diário do transporte, a gente vê que no português, correto, muitas dessas barbearias está acontecendo muito nesse subsistema local, com lotações, com um veículo, com lotação não, é micro-ônibus mid ônibus, não é Eu queria saber, se vocês têm esse número, para nos fornecer de quanto já foi realizado, quanto falta se tem, existe alguma meta, E também sobre a questão do próprio Maio Amarelo, A gente sabe que alguns treinamentos, Acho que os ciclistas aqui podem falar até melhor que eu, a gente sabe que esses treinamentos que acontecem, que até aparece na mídia, nos telejornais. Só acontece mesmo no maio amarelo que a gente vê o pessoal com ônibus ali na garagem, mostra com um ciclista do lado, a gente só vê isso mesmo no Maio Amarelo. Se essas ações, ela é que essas ações elas não fiquem somente nesse mês, Para que elas sejam ampliadas e que a gente consiga ter, consiga ver isso mais com é na prática, Assim, no dia a dia que se a gente está vendo, por exemplo, pegando só nessa questão do anjo da guarda, a gente está vendo que a mesmo com treinamento ainda tá acontecendo ou o treinamento precisa de alguns ajustes, ou essas ações elas são simplesmente concentradas em meses específicos e não estão surtindo totalmente efeito, Então a gente precisa, eu acho que precisa ser revisto também. Isso tá bom Obrigado.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Aí, que obrigada, Oswaldo. Aí a gente encerra essa bateria de perguntas. A Ângela responde, o que a gente tem uma questão de agenda do secretário Oswaldo.

**Oswaldo Rafael Fantini** - Com relação ao treinamento, é muito bom, isso está começando a acontecer, não é Eu sei que vocês já fazem outros treinamentos, mas como temos 30000 e que estamos no início, eu vou puxar o gancho que a Sandra falou com relação aos cursos. Não é porque foi feita por uma empresa e nós não sabemos, principalmente no módulo pessoa com deficiência, se a gente pode contribuir com alguma melhoria. A Sandra ou se já está previsto lá. Então, a minha suplente que é a Mirna, ela foi fazer fisioterapia, hoje, a pessoa com deficiência, a gente poderia tomar conhecimento desse módulo especial para pessoa com deficiência, porque envolve também o embarque, desembarque, a posição de embarque em uma série de coisas que a gente talvez possa contribuir com alguma coisa, Então a Sandra, a Mirna ou eu estamos abertos aí, se vocês puderem apresentar fora da reunião esse módulo para gente tomar conhecimento, tá Eu agradeço.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Obrigada, Oswaldo. Angela.

**Angela** - Bom, muito bem, vamos lá as questões. A primeira é a questão da carga horária. A Carga horária do treinamento, ela é definida por nós e dentro daquilo que é previsto da didática, a gente acompanha, a gente faz a exigência de que ela aconteça. Então assim, o treinamento de 8 horas, a pessoa já vai estar 8 horas ali dentro da garagem. A forma como é feita a convocação, a forma como eles chegam até o treinamento, isso é uma questão de gestão da própria garagem. O que nós, aqui da gerência de treinamento olhamos, é a carga horária da atividade, do treinamento, o treinamento ele

não é voluntário, o treinamento ele é obrigatório. Como eu coloquei para vocês esse treinamento de reciclagem é a partir do determinado período, acabando o período de aplicação de cada módulo. Vai constar no cadastro da SP trans se o motorista fez ou não o treinamento. E se ele não fez aquilo que estava previsto, sai um documento, inclusive da SP trans. Dizendo da obrigatoriedade, esse operador, ele não vai poder entrar em operação, então não é voluntário o treinamento ele é obrigatório. A relação do motorista com a empresa. Essa é uma questão da gestão da própria garagem. Quanto aos treinamentos, como eu coloquei para vocês, a primeira, antes de iniciar o treinamento de reciclagem, eu comentei que o treinamento ele está previsto dentro de um anexo, depois que eu acabar de falar, eu coloco ele aqui no chat para vocês dentro de um anexo que está dentro do contrato assinado com as empresas de ônibus que fala da obrigatoriedade e fala também dos conteúdos e a Carga horária que precisa ter cada treinamento, então, esses treinamentos eles são acompanhados por nós, então a gente não está falando de treinamento agora, porque a gente tem uma situação específica. A gente não tá discutindo o treinamento agora, porque a gente vai entrar no maio amarelo, então o treinamento é uma coisa que a gente vem acompanhando desde sempre. Eu já até me referi agora falando da Sandra, a Sandra, a gente se conheceu em outras oportunidades justamente porque ela estava participando de um treinamento que foi elaborado em conjunto com a sociedade civil e, junto com as entidades e daí a gente fez a formação dos multiplicadores e isso hoje ele entra no treinamento obrigatório, que é o treinamento de acessibilidade, que faz parte do treinamento de ingresso para todos os operadores. É claro que no mês de maio a gente tem uma visibilidade maior dessas ações, mas são ações que são a mais além daquilo que a gente já faz dentro da rotina. Convido a todos vocês para conhecerem esse treinamento, se vocês quiserem marcar uma reunião com a gente, a parte para discutir só a questão do treinamento. Eu já deixei meu e-mail. A gente está disposição porque é muito importante que a gente tenha um envolvimento de vocês para acompanhar e para vocês entenderem para vocês conhecerem do jeito que a gente faz, aquilo que está definido dentro de contrato. O Caíque perguntou de números Caíque, desde 2017, quando nós iniciamos o programa viagem segura, que foi um pouco anterior a assinatura dos contratos. Já passaram mais de 40000 operadores, isso, motoristas, cobradores e fiscais no treinamento e o ano passado foram mais quase 30000 operadores, treinados O que eu coloquei hoje pra vocês é um recorte do programa de reciclagem para motoristas que são esses 30000. Isso não deixa de lado os outros públicos que nós temos, como os fiscais, como os cobradores. No total, a gente tem aí quase 50000 motoristas, cobradores e fiscais e operador do COC para passar em treinamento. Em relação ao senhor Oswaldo, que colocou novamente aquilo que eu tinha respondido para Sandra, para a gente é importante, sim, essa parceria. A gente está disponível para poder mostrar pra vocês mais detalhadamente como que está, que vai ser, O mod(2), que é onde a gente tem essa parte, mais detalhada dos públicos. Então, meu meu e-mail está aí disponível, a gente pode sentar, conversar e organizar. Para gente, é muito importante que vocês participem, que vocês possam estar presente dentro das garagens. A gente teve aí a estamos tendo, Jaqueline experiência com os ciclistas que estão acompanhando. A gente sabe que quando a gente fala assim não, a gente quer estar em todas, mas a gente sabe que as vezes, a agenda de vocês também é complicada. Vocês não conseguem acompanhar todas as atividades, então a gente precisa sentar e pulverizar para que vocês estimulem participação de outras pessoas. Acho que respondi todas as questões, Jaqueline.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Obrigada, Angela, e reforçar aqui, inclusive, a gente sempre

manda os convites e às vezes a gente, claro, tem baixa participação, mas eu já quero passar pro Dawton porque o secretário tem um compromisso, Dawton, por favor.

**Dawton** - Tudo bem, é, bom, o nosso próximo assunto é o SP táxi e o mobi ZAP. Eu vou começar pelo SP táxi, acho que é o Oswaldo que está aqui na reunião que vai fazer isso, Oswaldo Oswaldo ou Carlos, desculpa o Carlos, Desculpa, Carlos.

**Carlos Silveira** - Fui eu que fui, o Carlos Silveira, foi o que foi convidado sim, para falar sobre o SP táxi. Bom é como eu estou participando, acho que pela segunda vez da Câmara, talvez seja fazer um rápido status de como é que nós estamos hoje. Ontem, nós informamos ao secretário Dr. Gilmar, do andamento, como foi pedido para ele até o dia 28. E os números são realmente muito animadores em relação ao trabalho, de que a partir de agora, tanto o condutáxi, como alvará são obtidos digitalmente, Nos telefones celulares dos motoristas no processo de transformação digital. Acordada pelo aplicativo SP táxi, que é da prefeitura de São Paulo. Então, nós temos até ontem, 30300 condutores que tiveram o cadastro realizado no aplicativo. Nós estamos com quase 5000 pessoas com o equipamento instalado e o cadastro também validado pelo próprio sistema da prefeitura e isso, dá um valor bastante grande à segurança, porque todas as pessoas que realizaram o cadastro, tiveram uma revisão criteriosa sobre todos os procedimentos, todas as portarias, todos os decretos e até mesmo pela lei do táxi. E tudo isso é repassado, revisado pelo DTP, seja a empresa de tecnologia é apenas tá facilitando o processo como foi combinado. Existe um cronograma de implementação da instalação dos equipamentos, o aplicativo do passageiro já está disponível para baixar num link e nas lojas também. Tanto Apple como Android. E ele vai permitir que o próprio usuário faça a seleção pelas suas preferências do veículo ou da categoria do veículo ou de todos os itens de preferência que ele estiver buscando para realizar a sua corrida de táxi, como por exemplo os carros adaptados ou até mesmo notificando aquilo tudo que ele deseja. É o objetivo principal desse primeiro momento é que a gente venha a ter, conforme a lei orgânica do município prevê, o transporte dos funcionários pelo aplicativo, com o voucher emitido pela prefeitura, nós estamos detalhando toda a parte de planejamento, gestão e controle e já treinando os usuários da prefeitura ao utilizar isso. E conforme eu mencionei, nós estamos cumprindo com aquilo que a última portaria sobre a questão da obrigatoriedade dos taxistas em realizar o cadastro seja cumprida. Houve uma atualização da data final para isso, o que deveria ocorrer hoje. Há uma nova extensão dessa data para o dia 16 de... Vou pegar aqui a portaria do secretário. A portaria 08 218 7815 do dia 27 de abril do DTP, que estende o prazo até o dia 17 de maio. Todos os taxistas vão ter a renovação do seu condutáxi agora de forma digital, a partir da apresentação disso, desse documento através do celular. O condutáxi agora tem um valor, em termos de validação digital em tempo real. É alguém, se quiser ver, eu vou rapidamente mostrar como isso acontece. Para não tomar o tempo aqui de vocês todos. Então esse aqui é o aplicativo do condutor, então a partir do momento que ele acessa, ele tem em tempo real condutaxi. E esse QR Code tem um valor é, e hoje ele tem uma validação de criptografia que vai olhar na base de dados real. O layout está em transformação. Foi apresentado, foi solicitado por ofício para que fosse modificado. E esse QR Code qualquer fiscal pode ler e validar isso em tempo real, também validar com o QR Code, que está fixado no veículo e os passageiros também podem, com base na placa ou a leitura do QR Code, validar também a informação do táxi oficial na cidade de São Paulo. Depois que ele se conecta ao de acoplador, o veículo tem um único. Taxímetro com uma única placa com um

único equipamento instalado e a partir do momento que ele estiver conectado eu consigo mostrar também o alvará em tempo real para qualquer pessoa, qualquer fiscal e até mesmo para o taxista. Informações são obtidas em tempo real, também do cadastro, que permite com que a prefeitura e também o taxista, como também os passageiros terem informação em tempo real. Tudo isso é gerado e consultado também em tempo real e fiscalizado. Também pode ser feito em tempo real. Os cadastros são absolutamente controlados pelo sistema e controlados, fiscalizados, pelo próprio DTP e o que vai vamos dizer de uma certa forma, cumprir com o que foi estabelecido em portaria e também pela determinação do próprio DTP. Isso basicamente é um resumo, que eu coloco a disposição de vocês. Tem muito mais, mas eu acho que, como nós temos o nosso tempo bem curto e não saberia dizer qual é o interesse aqui em de antemão de vocês que eu vi que a pauta dizia apenas SP taxi, se coloca à disposição para perguntas.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Obrigada Carlos. Elvio e, na sequência, a Sandra pode falar também.

**ELVIO FERNANDEZ** - Bom dia a todos do conselho municipal de trânsito e transporte, aos conselheiros, convidados, diretores do SPtrans, DTP e a presença do secretário Ricardo Teixeira. Minha pergunta, na verdade, é direto para secretário Ricardo Teixeira mesmo, porque parece que ele está com agenda dele complicada, A situação é a seguinte, como o senhor Carlos Silveira colocou, inúmeras exigências por parte do contrato com a prefeitura, do próprio certame, em que foi disputado por 3 empresas eu estou falando de mobilidade e trânsito, no caso, para o nosso modal É remunerado feito por veículos com taxímetro, táxi. Em que houve uma disputa de 3 empresas e, por outro lado, o nosso análogo, no caso mobi ZAP sp, houve uma licitação tanto quanto peculiar, em que foi disputado por uma única empresa. Isso gerou muitas dúvidas com relação, inclusive, a denúncia feita pelo próprio par e ex-colega do nobre secretário Ricardo Teixeira, Toninho vespoli. Uma provocação ao Ministério público, em que ele aceitou essa provocação ao Ministério público está averiguando essa situação dessa licitação. Bom, para não me alongar muito. Eu gostaria só de entender o porquê dá não qualidade a não isonomia por parte do mesmo modal, transporte individual de pessoas remunerado, no nosso caso, veículo, aluguel com taxímetro para o outro. A outra licitação para o outro modal, veículos particulares e o empenho por parte do secretário em ser praticamente um garoto propaganda, divulgando inclusive um aplicativo e chegou até nós, salvo engano, secretário, desculpa falar, que o senhor disse que...era uma desculpa. Tá, na verdade, uma situação, para regulamentar as empresas que não estão regulamentadas ainda. Isso quer dizer todos os outros concorrentes do MOBI ZAP SP, na verdade, o Uber, 99, quer dizer, então eu vou fazer uma provocação de empresas desregulamentadas para provocar uma regulamentação. Isso me parece certo. Isso me parece um tanto quanto estranho. E eu gostaria de entender aonde fica a isonomia. Porque o senhor viu as exigências feitas para o taxista, alvará, condu táxi e lá o tá próprio taxista vai faz um cadastro simples e ele é aprovado em poucas horas no MOB ZAP SP. Para concorrer diretamente com um aplicativo oficial e com a chancela oficial que é regulamentado pelo táxi. Quer dizer, então, eu tenho um concorrente interno com a mesma chancela da prefeitura que vai vir operar. No mesmo modal, mas de maneira diferente e sem a mesma isonomia e qualidade. Eu não sei se eu me fiz entender, secretário, eu gostaria que o senhor me explicasse isso, porque ficou um tanto quanto confusa essa situação, um bom dia a todos e bom dia secretário.

**Ricardo Teixeira** - Olha só, eu olho bom dia, Élvio. Não, é um equívoco seu, é que assim, o táxi é um serviço público e por ser um serviço público, tem uma regulamentação, tem lei, tem decreto que regulamenta o serviço. Para os taxistas, teve, então, o SP táxi, que é um aplicativo de taxista quiser usar se não quiser usar, mas é um aplicativo que eu entendo que o aplicativo para melhorar a remuneração dos taxista, no caso do MOB ZAP, é um aplicativo para veículos que não são táxis, é que vem na regulação do mercado. Eu falo regulação do mercado é porque você não tem hoje informações isso está lá na CPI, informações concretas e informações reais do que acontece no dia a dia, então você não sabe onde está rodando o carro, quantos que estão rodando é a tarifa, é uma tarifa diferenciada de dia é uma coisa, a hora do almoço é outra, à tarde é outra então A prefeitura entendeu de fazer um aplicativo municipal aonde você tem a maior remuneração possível para o motorista e você começa a entender do mercado, é uma licitação como outra qualquer, infelizmente, como você falou, só uma empresa participou. Lá no SP táxi você diz que foram 3 empresas. A modalidade é muito parecida. É inclusive a forma, da licitação, é muito parecida. Os critérios da licitação é muito parecida para o SP táxi, o SP taxi também não deixa de ser um aplicativo privado, é uma empresa privada que ganhou, então são essas diferenças. O restante é igual ao aplicativo qualquer, só que é um aplicativo construído pela prefeitura.

**ELVIO FERNANDEZ** - Então consórcio 3E ganhou o do MOB ZAP SP. Eu gostaria de saber porque não ficou muito claro qual que é essa tarifa, secretário do MOB ZAP SP. Porque a nossa é definida pelo poder público. Quem é que vai definir essa tarifa Porque até agora eu vi inclusive uma live por parte do CEO do consórcio crescer, nem ele sabe qualquer tarifa, como é que a gente pode mensurar e ter uma e qualidade isonomia e uma concorrência justa e honesta com outro modal, no caso, o táxi cheio de exigências para o senhor ter uma ideia, a licitação, foi apresentado no dia 9 de março. Quer dizer, há pouco mais de 1 mês e ele já está operando e o SP táxi está há mais de um ano e ainda estamos no processo de cadastramento. Me parece nem isonomia nem qualidade esse processo. Obrigado, secretário, desculpa tomar o tempo do senhor, mas eu acho que é importante questionar.

**Ricardo Teixeira** – De novo, Élvio, a pergunta não tem que ser feita para mim. A pergunta tem que ser feita para o senhor da SP taxi, por que que não está funcionando o equipamento, já que o equipamento deveria estar funcionando. Desde que você falou que teve a licitação, então é um problema técnico, não é um problema administrativo. Enquanto a ao MOB ZAP é o que foi feito, foi a remuneração para o motorista. O mercado regula esse preço e é isso é que a prefeitura quer entender como é que a regulação desse preço.

**ELVIO FERNANDEZ** - Bom, então a prefeitura não sabe qual é a tarifa também a ser cobrada pelo usuário do cliente. Então, existe a possibilidade também de uma tarifa dinâmica, a ser cobrada, embutida aí no meio. Eu estou falando da movida pela tocando no espetáculo.

**Ricardo Teixeira** - Élvio, não é um serviço público, táxi é um serviço público, então a prefeitura ponha o valor no nosso caso aqui no caso do aplicativo para veículos particulares. Então já estou falando veículos particulares, então, portanto, não é um serviço público. Então você usou o mesmo critério do mercado e aonde é o ganho para o motorista é o maior retorno e para o usuário, menor preço. É exatamente isso, não tem nenhuma novidade, está claro, nas 2 licitações, são licitações diferentes, que são serviços diferentes.

**ELVIO FERNANDEZ** - Sim, mas não me pareceu. Mesmas exigências de cobranças feitas para o SP táxi mobilizar tanto é que já está lançado, inclusive com o taxista sendo cadastrado o secretário, a minha melhor, mais digna são. É como é que pode estar aqui Está travando cadastrado, mas tem taxista sendo cadastrado com condutáxi, alvará lá no mobizap SP como é que pode Isso está muito estranho isso.

**Ricardo Teixeira** - Élvio, se você, que é taxista e quiser se cadastrar no SP, no 99, se se cadastrar, se você quer cadastrar no Uber Se esse cadastro não é proibido, o carro é dele, o motorista faz o que ele quiser com o serviço dele. O aplicativo vem para ajudar a ter mais viagens, a um ganho do motorista, o motorista e se cadastra onde ele quiser, ele não é proibido, tem diversos aplicativo, estou falando de 2, 3, tem diversos. Motorista, faz o que ele quiser. Agora não dá para comparar o serviço público, que é o táxi e o serviço privado, que são os aplicativos.

**ELVIO FERNANDEZ** - É, talvez seja essa dúvida do Ministério público também. Obrigado secretário, por esclarecer as minhas dúvidas.

**Ricardo Teixeira** - À disposição, estou a disposição sempre. Obrigado você.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** – Sandra, desculpa. Dawton, tem a Sandra, Sandra.

**Sandra Ramalhoso** - É, então, o táxi também é um problema para as pessoas com deficiência ou seria uma solução Não é. Não seria um problema, seria uma solução. Acho que Oswaldo tá aqui também. Nós fizemos uma reunião com o pessoal da DP táxi, a gente está esperando uma resposta. Sabe, secretário, a gente precisava de um incentivo para que as pessoas os motoristas adaptassem seus carros, Porque o carro acessível, ele é muito caro e ele precisa de incentivos porque a gente não tem essa quantidade necessária para atender a população da deficiência do município de São Paulo. A gente trabalha com uma demanda mais ou menos de 15% da população no município e isso dá mais ou menos uns 3 a 4 milhões de pessoas. Dessas, 1 milhão e meio é pessoa com deficiência física que precisa do transporte acessível. O serviço atende também utiliza os táxis. Mas também tem pouco. Eles falaram que tem 82 veículos atendendo, então é muito pouco para as nossas necessidades. A gente precisa de ter mais táxi. A gente precisa de um incentivo para que os motoristas adaptem e que forneçam esse serviço. Acho que você tem uma discussão aí com o governo, o que que a gente poderia estar fazendo para que realmente agora vai ter renovação da frota deles também. Então aí vai, eles precisam de um incentivo para isso. É quando foi feita uma licitação, a gente foi ver é, havia lá veículos para pessoas com deficiência e a gente viu que na realidade era para o motorista com deficiência e na realidade a gente queria que fossem veículos para atender a pessoa com deficiência. Eu acho que houve um problema aí na licitação e que acho que meio que foi esse o problema. Então não a gente precisa ter veículos para atender a pessoa com deficiência. Eu sei que tem motoristas com deficiência que querem trabalhar, eu sei, mas eu acho que a gente devia de ter uma especificidade aí para atender a esse segmento também. Obrigada.

**Ricardo Teixeira** - É esse serviço é você tem razão, é um serviço que tem que incitar na cidade, eu vou ver com pessoal do DTP. Como é que está essa questão do financiamento para esses veículos, Porque tem que financiar esses veículos. É muito caro se adaptar esses veículos. Eu sei que tem alguns, mas

faz muito tempo que a prefeitura não tem esse incentivo. Eu vou ver com o Cimatti e te respondo sim, pode ficar tranquila.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Antônio, por favor. Ah, Ceará, desculpa

**Antonio Matias** - Oi, bom dia, bom dia a todos e a todas se me chamar de Antônio eu nem atendo, viu, só Ceará.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Você estava com a câmera desligada. Desculpa.

**Antonio Matias** - Estou passando aqui para agradecer ao Dawton, agradecer a todos os conselheiros presentes, aos convidados, agradecer também ao secretário Ricardo Teixeira por ter se disponibilizado. Mesmo ontem, eu tendo aceitado pedir para tirar a pauta. Ele garantiu de manter a pauta. Isso mostra a democracia. Isso mostra o compromisso com os munícipes e compromisso com todos nós e principalmente para os taxistas. Sandra, nós estamos num empenho tanto, sintetáxi, como DTP, através Dr. Roberto Cimatti, a Cetran, doutor Gilmar, a Secretaria de transporte e trânsito do Ricardo Teixeira, o prefeito Ricardo Nunes, o Pinheiro, Pedro da Secretaria de assuntos climático, buscando subsídio através do banco mundial, até da prefeitura para o financiamento dos carros elétricos, elétricos, híbridos e para rampa dos carros acessíveis. Nós estamos engajados nesse interesse, Sandra, para resolver esse problema e agradecer a você que você sempre traz essa pauta e as pessoas aqui ouvem mas não tiveram oportunidade de fazer o que nós estamos fazendo. Nós estamos correndo atrás, inclusive hoje vou ter uma reunião com o vice presidente da República às 16:00 onde eu vou estar pedindo o empenho dele em receber o Ricardo Nunes e os secretários para a gente arrumar mais linhas de crédito e financiamentos dos carros acessíveis. Que é uma coisa que a gente precisa trazer para São Paulo, São Paulo é o coração do mundo, São Paulo é o pulmão de todo mundo e acessibilidade aqui nós temos que deixar ela em primeiro lugar. Então Sandra, estamos fazendo isso logo estamos trazendo algum posicionamento positivo para os operadores e para o usuário desse segmento que eu tenho orgulho de defender, porque eu já fui cadeirante, através de um acidente que eu tive e isso me motiva muito, lutar e buscar cada vez mais melhoria para o nosso setor. Agora a respeito do aplicativo SP táxi, já está agora é realidade e o Carlos já falou, iria subir hoje eu pedi para subir dia Primeiro de Maio, que é o Dia do Trabalhador. Há 1 dia de homenagem ao Dia do Trabalhador subir ela para a plataforma. Já queremos, a partir do dia 3 ou dia 4, estar à disposição de todos os funcionários públicos para transportá-los através do aplicativo SP táxi e poder ter o direito de concorrer com as empresas chinesas Americanas, todas que venham. Nós estamos numa concorrência e essa concorrência para gente é praticamente desleal. Nós não temos aplicativos, nós estamos sem aplicativo. Nós estamos na confiabilidade, nos certificados de confiança e crédito que nós temos com nossos contribuintes. Então, táxi, táxi, táxi, vai ser táxi, táxi, vai ser táxi. Porque nós não abrimos mão, tá Quero agradecer a todos vocês e obrigado a todos.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Mauro.

**Mauro Calliari (Convidado)** - Oi, gente, bom dia. Eu só queria, eu sei que não, não tem nada a ver com o que a gente discutiu até aqui, mas eu acho que hoje foi formalizada de novo a demanda para a criação da Câmara temática de transportes coletivos. E lembrando que assim não é a primeira vez, O

que a Sandra fez aqui foi só lembrar, já tinha mandado para o Dawton, é isso, deve ter mais ou menos um ano e meio que já houve o compromisso, então a gente queria acreditar que quando troca-se secretário ou as demandas continuem, Então só pra lembrar que essa é uma demanda formal que já foi feita aqui, a gente estava esperando uma resposta. Como a gente está esperando outras respostas, não é É, eu gostaria de chamar atenção para um tema só, não vai dar pra discutir agora, mas que a gente não pode passar por cima. Foi feita uma revisão do plano de metas da prefeitura e suprimiu-se, no nosso entender aqui talvez tenha mais a ver com essa Câmara temática, provavelmente é o indicador mais importante do trânsito de São Paulo, que é o número de pessoas que morrem, número de acidentes e o número de pessoas que ficam acidentadas, das que vão para o hospital, inválidas e o número de chances de acidente a gente vai multiplicando um por outro. Nós estamos falando de 100 vezes, O número de mortes de quase acidentes diariamente. Então eu gostaria, não sei por que esse tema não foi pautado, não é só a sociedade civil que pede temas aqui, Eu imagino que a própria prefeitura, tenha interesse em dispor por que que foi feita essa retirada e por que que se trocou uma meta clara com um número definido de reduzir de 6,6 para 4,5 mortes por 100 mil habitantes para ações As ações são importantes, elas levam na meta, mas sem a meta, as ações ficam apenas qualitativas, sem quantidade, então eu gostaria que a gente votasse esse tema aqui no pleno, na Câmara temática de mobilidade a pé a gente já pediu para pautar esse tema de novo, mas eu acho que, dada a importância, me chama até atenção isso não ter surgido voluntariamente, obrigado.

**Dawton** - Vamos fazer o seguinte. Só vou se passar, para tratar da pauta, concluir a pauta aqui do MOB ZAP e no finalzinho a gente fala um pouquinho sobre o plano de metas. Aí está bom. Só para encerrar nossa pauta aí a gente no final fecha com esse tema que você colocou só. Na verdade, eu acho que merecia uma pauta inteira só para falar sobre isso, então nós podemos deixar marcado para uma Câmara temática para poder falar sobre isso, mas com certeza é importante, muito importante mesmo. E a gente não vai estender esse assunto aqui se não isso vai embora, Porque tem realmente muito assunto para tratar disso daí. Então, eu vou passar a pauta do MOB ZAP para ele, para ele encerrar aqui a nossa pauta e depois a gente vai fechar com um informe aqui e a gente fala um pouquinho no final sobre a as metas.

**Ricardo Teixeira** - Muito obrigado, Dawton. Acho que foi falado já um pouco do MOB ZAP , que nós já falamos aqui mais a colocação de que é um aplicativo como outro qualquer que foi uma iniciativa da prefeitura, como eu coloquei aqui para fazer para prefeitura ter informação, para prefeitura ter número, Se nós pegarmos a CPI, os relatos da CPI que também está lá no MP, você tem lá várias falhas da prefeitura, É inclusive, nessa questão de controle que é isso é que a prefeitura vem fazendo. Esse é o primeiro passo, é a colocação de um aplicativo onde a gente possa ter essa regulação e outras medidas que nós vamos ter de poder verificar o que tá acontecendo efetivamente, não é A prefeitura cobra uma taxa pelo uso do viário, mas ela não fiscaliza esse uso do viário, isso também está apontado lá na CPI. Então a questão do MOB ZAP, acho que eu falei lá para o Elvino, essa questão de um aplicativo para os carros particulares e o SP táxi, um aplicativo para os táxis, mas aproveitando e falando já no final da reunião, a questão também que nós falamos aqui nas outras Câmaras, da questão da ciclovias de lazer, é que eu que falei aqui que a SP parcerias através de uma encomenda a nossa fazer uma concessão desse serviço. Ontem nós tivemos uma apresentação aqui do Guilherme, que é o presidente com a equipe dele, eu pedi para estar fazendo aqui uma apresentação para vocês,

que vai ocorrer no dia 9, próximo dia 9, que o SP parcerias vem então para fazer a colocação e a explanação para vocês de um programa que eles estão chamando de São Paulo, capital do cicloturismo. Então, a gente quer trazer essa Bandeira para São Paulo. A gente quer que as pessoas tenham prazer, segurança, tranquilidade e vontade de vir pedalar na cidade de São Paulo. Estão preparando um projeto muito bom, não está pronto ainda, por isso que não está sendo apresentado hoje aqui, mas está nos finalmentes, eles pediram esses prazos aí, então no máximo, lá no dia 9. E a questão do plano de metas, como o Dawton falou, acho que a gente tem que fazer um debate a parte aqui, mas o que eu queria colocar assim, o prefeito colocou isso na coletiva que ele fez agora, nessa semana, o número já está em 6,99 mortes por 100 mil habitantes, O Dawron tem aqui todo um contexto aqui, um debate que nós, a gente quer fazer com a sociedade, e aí o prefeito assume que não chega nos 4,5 mortes por 100 mil habitantes. Não chega. Acho que o pós pandemia teve uma mudança muito brusca e principalmente, na questão dos motociclistas, Nós já passamos, de uma morte por dia, é pedestre também a quantidade de viagens a pé aumentando e a quantidade de pedestre também morrendo é muito grande, então a prefeitura assume que não consegue cumprir essa meta e aumenta o plano de ação para reduzir o número de mortes e o nosso sonho seria pelo menos ficar em naqueles mesmos 6,5, não é E a gente já tá hoje, infelizmente. Em 6,99. Mas como Dawton colocou e em respeito a todos aqui, eu acho que realmente merece um dia só para gente debater essa questão do nosso plano de metas.

Estou aqui ainda disposição para alguma pergunta, ainda tô por aqui.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Nós temos a Kátia. Kátia, por favor.

**Katia Canova (Guest)** - Bom dia. Eu queria reforçar a demanda do Mauro em relação ao plano de metas e, especialmente, a retomada do plano de segurança viária, , que é um assunto correlato, então acho que a gente pode de fato desenvolver essa pauta numa reunião única, mas plano de segurança viária junto da meta. Obrigada.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** – Dawton, por enquanto sem inscrições.

**Dawton** - É, eu concordo com vocês. Na verdade, é o seguinte. Por que se tomou essa decisão, Porque está muito claro que... é até difícil a gente falar a respeito desse assunto porque houve uma mudança de comportamento das pessoas nesse período da pandemia e a impressão que me deu que as pessoas pioraram o comportamento, Então as pessoas ficaram muito mais agressivas isso. Isso terminou se refletido no trânsito também. E esse pode ser um dos motivos que tenha sido essa alteração no comportamento e no índice de acidentes fatais no trânsito. Claro que este modal, Que é a moto, atendendo a demanda específica de entrega com todos aqueles problemas que eles tinham tempo para fazer a entrega dos das refeições, quer dizer, tem todo um problema que está sendo tratado aí por trás que a gente está buscando o resultado e buscando impedir alguns desses comportamentos. Sem a mudança desse comportamento não existe possibilidade de redução de reduzir esse índice de acidente. Como é que você pode impedir que uma pessoa passe pelo semáforo vermelho, se você não tem uma pessoa lá em cada um dos cruzamentos semaforizados, então está muito claro, ficou muito claro para a prefeitura e é isso que está sendo feito agora. Que a tecnologia ela tem que vir de fato, a reboque ela tem, ela tem que vir junto com tudo isso que a gente tá planejando então. É, é claro que quando quando se fala em uma cidade como São Paulo, que São

Paulo, tudo aqui é muito grande, Tudo aqui tem que se modificar por 100 a escala que se faz aqui, por maior que seja o nosso planejamento, sempre vai ser pequenininho, porque a cidade aqui é muito grande. Nós estamos dizendo o seguinte, o Brasil está aí, os especialistas estão dizendo isso no Brasil em 2030 vai ter 225 milhões de habitantes, São Paulo, 15 milhões de habitantes, 90% dessa população ela tá aqui no centro da cidade, ela está aqui na área urbana, Então é claro que esse tratamento que tem que ser dado, tem que ser dado um tratamento especial, tem que se usar a tecnologia, tem que buscar fazer os planos, onde ter a questão da área calma, rotas, escola, quer dizer, tem vários programas da prefeitura que está que está sendo implementado agora, tiramos do papel, programas que vinha sendo estudado 2015, 2016, nós conseguimos tirar área calma São Miguel, agora está na rua. Nós estamos implantando em São Miguel, agora uma área calma. Um projeto que foi elaborado em 2016 e está sendo implantado agora. É claro que tudo isso tem a ver com o planejamento. Então quando essa gestão chegou aqui, vamos dizer assim, ela pegou todo esse monte de projetos, que são muitos projetos para ser implantados e nós aqui na Secretaria começamos a pegar todos os projetos e começamos a fazer assim, é um processo licitatório, Então tem toda um programa administrativo que tem que ser respeitado, então estamos vencendo todos esses prazos contratuais, todos esses prazos administrativos e nesse momento, começamos a colocar vários desses programas na rua. Então o que pode - se dizer aqui é o seguinte Não se trata de redução de metas, se trata de ampliação de programa, que tem que ser colocado na rua. É esse tem que ser objetivo. Nós temos que tratar de fato os problemas onde eles estão. sendo verificados no caso de São Miguel, zona leste, lá onde está sendo implantado em São Miguel, era uma área que tinha maior número de acidentes fatais. Então nós fomos lá, é um projeto com 19 intervenções, vocês terem uma ideia é de médio porte, não é de grande porte, mas todo esse perímetro interno não é toda essa área interna está sendo tratada. Está sendo regulamentado com 30 km por hora. Neste local nós estamos juntando 3 projetos, só para ter uma ideia, então é a área calma, sou Miguel. Ela é composta por avanço de passeio, a calçada que estão sendo alargadas estão juntando com a PEC das calçadas que conseguimos antecipar a PEC das calçadas na região de São Miguel, que ela estava para ser iniciada um pouquinho um pouquinho depois nós conseguimos antecipar para poder implantar junto com a área calma São Miguel tem outro projeto da própria CET, que tinham várias lombadas, travessias elevadas, que nós antecipamos também para poder juntar com esse projeto da área calma São Miguel Ou seja, virou um projeto muito mais completo do que foi projetado lá inicialmente foi pensado inicialmente, então é demonstração de que realmente nós temos que modificar isso aqui, o esforço que está sendo feito nessa direção pela SMT e o que fica muito claro hoje, para nós é o seguinte, é uma meta tão significativa que uma única Secretaria não será capaz de resolver esse problema sozinha. Então tá muito claro que é uma composição de programas que vai levar a essa direção. E mais, se nós não formos capazes de modificar o comportamento das pessoas, que é isso que está acontecendo, as pessoas estão passando no semáforo vermelho. Tá aí, no índice de acidentes que está sendo levantado uma grande parte desses acidentes, eles ocorrem porque a pessoa passou no sinal vermelha, o fatal ele ocorre no sinal vermelho, tanto com motociclista, quanto para o veículo. Está claro que isso é um problema de comportamento. Então, olha como é Sério isso Nós temos que voltar lá atrás, Nós temos que ir nas escolas, nós temos que pegar na infância, temos que reeducar essas pessoas têm que ter programas dentro das escolas capazes de alterar esse comportamento ainda na infância.

Então veja que não se trata só de um programa de segurança. Você teria um programa para modificar

o comportamento das pessoas no início na infância, ainda antes de chegar no trânsito. É o eu, é a criança e o adolescente que tem que ser educado para que ele não seja punido ou está sendo envolvido no acidente amanhã. É isso. O secretário tem um compromisso que ele vai ter que sair, da reunião, eu não sei se vocês tem alguma pergunta para fazer para ele aqui Mas ele tem que sair.

**1:56:9 Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Olha, doutor, a gente tem 5 inscritos, podemos 3 pessoas falarem até o Aquila. Pode ser assim

**Dawton** - Olha, assim, pode fazer as perguntas, se eu não conseguir responder por aqui, ele vai responder depois, que ele teve realmente esse compromisso que estava marcado,

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Tá Jóia. Então as perguntas que forem direto para o secretário, a gente anota. Caíque, depois George o Áquila. Caíque.

**CAIQUE ALVES DE SOUZA** - Então vamos lá. Dawton, respeito muito as suas colocações, mas a gente precisa entender que para essa administração a pandemia virou desculpa para tudo. Ela virou desculpa porque antes da pandemia você tinha uma realidade. Até nos investimentos com segurança, com transporte urbano. Você tinha várias, você tinha várias ações, veio a pandemia, teve as reduções, óbvio, a gente sabe que teve menor circulação de pessoas. Mas quando volta para quando volta, ao que vamos chamar de normalidade, que ainda assim a gente convive com a covid, de certa forma, simplesmente os investimentos sumiram. Então, como assim, como é que a gente vai falar de melhoria de melhoria de segurança viária, das metas que estão estabelecidas, quando a gente não tem investimentos reais de finanças, enquanto a prefeitura tem recursos, por exemplo, o plano de metas ele tira, por exemplo, a necessidade da criação de novos corredores, da construção de corredores de ônibus e faixas de de ônibus BRT Aricanduva ou radial leste simplesmente desapareceu. Ficou do vamos ver. É igual quando mãe fala para a criança na volta, a gente compra, é o praticamente o plano de metas na atual administração. Na volta, a gente vê se vai implantar, então é uma questão que assim não adianta, eu entendo que a gente precisa sim trabalhar a questão psicológica, social, das pessoas, principalmente, porque é fim da pandemia, a gente sabe que teve pessoas, é pessoas que tiveram problemas de ansiedade, a violência acaba aumentando, mas não é somente isso, precisa haver investimentos reais. O plano de metas, o plano de metas que exclui, e que coloca a segurança das pessoas como um segundo escalão, uma coisa que não é tão necessária agora, é o vamos ver, não é razoável. Então assim, não adianta a gente utilizar mais essa questão de desculpa e vamos comentar, por exemplo, só na questão da mobilidade urbana. É dessas reduções, como é o trânsito aumenta a segurança, os acidentes aumentam porque tem mais pessoas utilizando o carro. Quando o transporte público não funciona em sua totalidade, quando nós temos redução de veículos, antes da pandemia, nós tínhamos aproximadamente 15 mil ônibus. Volta à pandemia Sai da pandemia Já baixamos para 13. É menos ônibus na circulação, maior intervalo, menos investimentos em corredores e que pode ocasionar inclusive nesses acidentes que o motorista precisa correr mais para embarcar, passageiro, desembarcar. Então quando a gente exclui essas peculiaridades do plano de metas e deixa de ser meta e passa a ser um, "Vamos ver", não é razoável. Eu acho que a prefeitura tá testando a incompetência dela em gerir o transporte, em gerir uma mobilidade, Você não vê ciclovias sendo construídas, você não vê corredores sendo construídos, a gente fala de semáforo, eu ando aqui pela zona leste, é semáforo apagado pra todo lado, então é eu eu respeito muito a sua posição, mas aí me desculpa, mas a

pandemia Virou uma desculpa mais deslavada que a prefeitura tem, quando ela tem dinheiro em caixa, que é o que aconteceu agora, obrigado.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo - George.**

**George Queiroz** - Bom, bom dia. Obrigado, Caíque. É bom em relação a vamos falar especificamente sobre planos de metas, tá É claro que para a gente foi muito frustrante. A gente vê uma meta que era usada quando a gente viu ela há 2 anos atrás, ela ser retirada. Ou seja, desistiu da meta, porque claramente ela não iria ser atendida com o que foi feito nos últimos 2 anos. É muito simples, na verdade, a gente olhar os dados e entender, por que que ela não vai estar sendo atendida. Quando a gente vê os dados em forma de gráfico a gente entende que a gente ainda se mantém na gestão do acelera. Ainda é o grupo político do acelera, que está desde 2017. Se você olha o gráfico a única gestão que de fato diminuiu os números de fato foi a gestão a Gilmar Tatto, Haddad, entre 2014 e 2016, 2013, 2016. Esses números são claros e a gente sabe o que foi feito. Foi feito o que O que a ciência sabe que funciona. Quando a gente fala de construção de ciclovias, não é porque eu sou ciclista e que eu quero. Isso foi provado por dados da prefeitura da CET. os dados de vocês que a construção de ciclovia e o acalmamento de tráfego, redução de velocidade, diminui o número de acidentes para todos os modais, para pedestre, para cadeirantes, para todo mundo, quando a prefeitura se propõe a fazer 150 km e faz 4, ela claramente abre mão de reduzir incidentes, sinistros na cidade. Isso é claro, isso é dado, não é Não é opinião, é quando ela fala e aí eu queria falar diretamente sobre o plano de metas e colocar uma proposta aqui até para os CET, o plano de metas trocou uma meta, a ideia de uma meta para 4.5 a por ações, 18 ações e existe algumas outras a outros tópicos ali que que estão relativos diretamente a questão do transporte. Eu gostaria que a gente aqui no CMTT, que a gente acompanhasse, já que esse é o último plano de metas dessa gestão, acompanhasse de forma pormenorizada, o que foi proposto, Porque existem, por exemplo, implantar 10 projetos de redesenho urbano para a onde serão esses 10, É fazer 9 projetos de segurança para o projeto, para o pedestre, onde são esses 9, É implantar 200 projetos de avanços de calçadas, onde são esses 200 projetos Eu acho que seria muito importante que a prefeitura, que a CET, a Secretaria prestasse contas ao CMTT, ou seja, a sociedade sobre isso que está escrito de forma pormenorizada. 200 projetos, eu gostaria de ver essa lista desses 200. Mas quando a gente vê, quando a gente fala de 10 programas, 10 projetos de redesenho urbano, me parece que a prefeitura está administrando Piraporinha do Bom Jesus, administrando São Raimundo Nonato, São Gonçalo do Abaeté, 10, 10 projetos de redesenho numa cidade desse tamanho não oferece um ganho de escala que possa mudar uma meta, e é por isso essa timidez e parece desconhecer o tamanho da cidade quando fala em reduzir velocidade de 24 vias. Eu não sei quanto a essas 24 está colocado aqui, como já foi a com uma meta já foi cumprida. Eu não sei quais são essas 24, mas deveria ser 240 para que a gente possa de fato ter algum tipo de mudança substantiva na mobilidade da cidade. E eu acho que a questão comportamental, ela não pode ser colocada aqui pela prefeitura, pessoas de fé pública, ela tem que.. Uma pessoa de fé pública e a prefeitura tem que cuidar daquilo que é de fato delas, que as pessoas são as mesmas. Em 2016, 2017, 2018 e mesmo nos anos de quarentena, , 2020, 2021, a gente teve 2 meses na cidade sem um carro e ainda assim os índices de óbitos continuam altos acima, numa espécie de platô, cresce um pouco, desce um pouco, então eu acho que a prefeitura tem que de fato entender o tamanho da cidade entender que o ente não deve por inação da prefeitura, sim, porque a

gente sabe que isso não foi feito antes. Não tem a coragem de fazer esse enfrentamento e se preocupa em ações para carro passar, está muito preocupada com o asfaltamento, em conseguir verbas para asfalto para carro passar, em viabilizar obras viárias para carro passar, obras de grande porte e abre mão do beabá, do beabá, de segurança viária. Então é muito óbvio que essa meta não iria ser cumprida e não será porque a prefeitura não se dispõe a fazer os empreendimentos realmente importantes e que a ciência já mostrou que é eficaz para a gente conseguir salvar vidas. Está falhando, a prefeitura está falhando com seu dever ético, com seu dever moral de cuidar dos espaços públicos, de acordo com o que a ciência diz. Bom, de qualquer forma, fica a proposta que a gente, pelo menos o que foi escrito, seja colocado para a gente, seja prestado contas. Muito obrigado.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Bom dia, Àquila, por favor.

**Aquilla Couto** - Bom dia, bom dia, Dawton. Bom dia a todos colegas aí que estão participando. É, eu sou o Aquilla, então estou na representação aqui da temática bicicleta. Mas além disso também trabalho e colaboro nessa parte da medicina do tráfego, como profissão. Eu queria perguntar para o Dawton, até me causa bastante surpresa e estranhamento essa parte do comportamento do cidadão, do motorista ser a principal causa ou a pandemia, se a principal causa, esse aumento da mortalidade, sinistralidade, sequela e etc e tal é, eu acho que talvez em outros países do mundo também passaram por pandemia e nem por isso nos outros países aumentaram essa parte de mortalidade, de lesão. Além disso, fala-se então, o Brasil, que que foi algo que foi mais vitimado pela pandemia, por isso que a gente tem esse aumento desses valores, mas, por exemplo, no estado do Ceará a gente não tem esse aumento de valores tão importante quanto aqui na cidade de São Paulo. Claro que tudo em São Paulo os valores são bem maiores pela escala macro da cidade, mas é retirada, é o alterar a meta de plano, que é uma meta mesmo, é algo a ser competitivo, a ser conquistado. Se vai ser conquistado, excelente, se não for conquistado, continua sendo uma meta e não alterar a meta ser a melhor ideia de trocar. Então a gente não vai conseguir, vamos trocar por algumas metas pontuais, sem tanta descrição que nem bem o George falou. É engraçado também que pelo programa nacional de trânsito, PENATRAN, teve sim essa intenção da redução da década em mortalidade. A gente, desde 2011 até 2020, foi a primeira década de atenção ao trânsito. 2021 a 2030, estamos na nova década de atenção ao trânsito e de repente, prefeitura de São Paulo altera as medidas, altera a meta própria, sendo que toda a hierarquia nacional mundial tem, sim, a atenção do trânsito como meta, como redução da mortalidade. Além disso, me surpreende bastante eu como ciclista, escutar até o secretário falar e o Dawton afirmar que São Paulo tem a intenção de investir no cicloturismo. Isso é uma surpresa boa, acho legal a ideia de cicloturismo, mas nos últimos anos 4 km, para inventar e para investir no cicloturismo. Ó ciclistas do Brasil inteiro, venham para São Paulo para fazer turismo e a gente colocou 4 km nos últimos anos de ciclovia. É um pouco estranho, mas ousado, mas ousado. Por último, aqui, eu acho que eu não vou falar sobre a motofaixa, mas eu queria também destacar a fala do meu amigo Caíque que essa alteração também das metas veio junto com a alteração do plano de expansão das vias de ônibus, que é o modal que transporta a grandes massas, a gente vê que a mortalidade deles é menor. Em contrapartida, a prefeitura tem investido na motofaixa, que sim, tem resultados muito bons, mas cada vez mais investindo no modal que mais morre tal e tirando o investimento do modal que menos morre. Eu acho que talvez tenha uma inversão de prioridades aí da prefeitura. Tem investindo no modal que mais morre, tirando verba, tirando da meta a expansão de um modal que

não morre tanto. Afinal, todos querem ser transportados no final do dia, chegar em casa também com grande saúde. A gente teve a oportunidade de fazer um curso da Suécia. Recentemente, o visão zero, então, no curso da Suécia, o gestores suecos vieram para o Brasil para nos falarem aqui a gente aplica o modelo de de (2:10:25 palavra não compreendida). Então, se o motorista errar, a gente vai tirar o ceifador da lateral, gente vai adequar a rotatória para que se ele bater a rua vai perdoar o erro dele e vai acabar tendo uma colisão, tendo alguma coisa, mas ele não vai morrer por causa disso e em contrapartida que a gente fala que o comportamento do condutor está sendo o responsável pelo aumento da mortalidade, a sinceridade. Lá, o conceito de ruas que perdoam, e aqui é o comportamento que não está perdoando. Então eu acho que tem algumas coisinhas, é um pouco, talvez não sei se essa é realmente a sensação só minha, mas eu acho que essa parte, mesmo de gestão, talvez trazerem os gestores suecas também pra conversar de novo com a gente aqui, não no Brasil, , mas principalmente na cidade de São Paulo, porque essa alteração de meta do planos de metas nos trouxe muitas surpresas,talvez não das melhores. Agradeço e nós do Câmara TRT Bicicleta estamos à disposição para conversar sobre ciclovias e Bike SP, todas as modalidades, todos os planos de promoção, de expansão e de saude do modal bicicleta.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Senhor Élio...

**Elio Camargo** - Dawton, você me desculpa, mas não adianta jogar a culpa das ocorrências no comportamento das pessoas, a culpa não vai mudar isso, ou seja, apenas ações que sistematicamente sejam feitas para evitar essas coisas, não é. Nos ônibus, no caso do ônibus segurança não se resolve apenas com treinamento, mas como o Caíque colocou, precisa mudar tecnicamente o sistema de controle das portas dos ônibus. Nós estamos tentando com treinamento, modificar comportamento e não é. E não é isso, não é. É para segurança viária, um programa de segurança viária exige, como o da viação, de um programa em que cada ocorrência cause a modificação e eliminação das causas no local e outros semelhantes. E eu acho que nisso, vocês poderiam também envolver as subprefeituras para fazer essas modificações, essas melhorias que o Áquiila inclusive falou aí agora é, eu acho que só isso, sistematicamente, vai abaixar os índices. Era

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Obrigada. Diego, por favor.

**DIEGO GUIMARAES PEREIRA** - Então gente, desculpe a franqueza aqui mas colocar culpa na pandemia é de um reducionismo sem tamanho. Essa gestão tem responsabilidade nas mortes que estão ocorrendo na cidade. Precisa assumir essa responsabilidade para modificar e modificar não é só o comportamento dos cidadãos tem que mudar, modificar o comportamento da gestão. , porque a gente botar a culpa só na pandemia é se isentar das responsabilidades de gerir a cidade. Veja, tem vários problemas. Dawton mesmo, coloca alguns. É preciso modificar o comportamento das pessoas. Sim, é. Agora nós vamos esquecer essa geração, então vamos só para as gerações futuras, só na escola, não. Pelo amor de Deus, gente, a gente muda o comportamento das pessoas no dia a dia. Atualmente é muita, por exemplo, muda o comportamento das pessoas, mas não é popular, Não é, popular Então, fazer medidas antipopulares às vezes é necessário para salvar vidas, não é E eu acho que falta coragem dessa gestão para tomar medidas antipopulares, Para poder salvar vidas. Então é a gente só colocar a culpa na pandemia não vai adiantar, não. Acho que os colegas anteriormente já colocaram várias opiniões, fui contemplado aqui por diversas delas, mas queria deixar esse registro.

Esse reducionismo não cabe aqui nessa reunião. Acho que a gente está tratando um problema simplificando demais e as metas, desculpa, mas mudar as metas para mascarar as coisas, também talvez não funcione, Vamos ver como é que vão ficar os índices pós a mudança de meta, não é Vamos lá.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Richard, por favor.

**RICHARD MELO DA SILVA** - Então, estou contemplado com várias falas aí dos meus colegas, Gostaria de reforçar aqui que a prefeitura está deixando a desejar em muitas ações, e para reduzir a questão de acidentes e de mortes no trânsito e a gente colocar algumas coisas pontuais, por exemplo, avenida Luís Stamatis, Vila Constanza, na zona norte, já faz mais de 1 mês que ela foi recapeada e até hoje a sinalização horizontal não foi replantada. Inclusive tem uma ciclofaixa lá que não existe mais. A mesma coisa parece que vai acontecer na avenida nova Cantareira, que inclusive tem um cruzamento bem complicado que a reversão é do sentido da via. E que está sinalizada com 3 cones colocadas no meio do cruzamento. Então não dá para colocar isso. Se acontecer qualquer coisa nesses locais, será a culpa da pandemia, do comportamento dos motoristas, quanto do descompasso aí entre a realização das obras de recuperação do pavimento e da sinalização, que inclusive o CTB, ele não permite, , a entrega de uma via em obras sem a devida sinalização, e aqui, a gente tem vias com mais de 1 mês que está completamente sem nenhuma sinalização e daí puxando um pouco até com a primeira pauta e com os acidentes envolvendo o discurso dos ônibus, eu não vejo nenhum tipo de acompanhamento da prefeitura em locais que tem realização de obras, pegar, por exemplo, lá no Jardim Frontalis da rua (2:17:59 trecho não compreensível), estão sendo feita obras da Sabesp, lá já faz um bom tempo e em alguns momentos a rua ficou com uma faixa de tráfego nos 2 sentidos. É uma via muito importante lá para a localidade e você não via nenhum agente da CET orientando, não via ninguém da SP trans para verificar o porque lá passam 4 linhas de ônibus e linhas com bastante partidas. Daí os atrasos que essa obra provocou nessas linhas, por exemplo, eles foram reajustados na programação delas, os motoristas tiveram que compensar esse atraso perdendo tempo de terminal e desenvolvendo alta velocidade. Então, assim, a prefeitura, ela está pecando muito. Ela não está dando a devida atenção para a mobilidade da cidade. Isso que para mim ficar bem claro. A gente discutiu aqui o anjo da guarda que o Caíque bem, pontuou questões do anjo da guarda em si, mas mesmo que ele funcionasse muito bem. Não adianta nada a gente ter um dispositivo que faz uma coisa se a gente não tem um programa mais amplo de melhoria da infraestrutura, das melhorias das calçadas, porque continuarão acontecendo acidentes, acidentes envolvendo os ônibus, acidentes envolvendo pedestres e ciclistas. Quando a gente vê uma alteração da meta dessa forma, é mais preocupante ainda. Então, por hora é isso. Obrigado.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Viduedo, bom dia.

**Rogério Viduedo** - Perfeito, então beleza. Várias coisas, 2 hora e meia já de reunião. Eu queria saber do Dawton, por que que não falaram aí do chamado que vocês fizeram para contratar empresa, parceria, Com uma empresa, uma associação para ela fazer as educações de trânsito. Eu vi isso no diário oficial recentemente. Mas eu tenho aquela crítica, Porque a forma como foi feito esse chamamento para uma empresa desenvolver mais educações de trânsito, Para evitar mortes e tal, é igual a da antiga ciclofaixa de lazer. Vai depender de alguém querer pagar aquelas 10 mil, eu tô

chutando aqui, eu sei que era um número grande para o atendimento, vai depender de alguém que tem dinheiro, ir lá e falar assim, ó, eu faço, eu boto minha marca porque a prefeitura não vai pagar nada a pessoa, a empresa ou a organização vai ter que tirar do bolso dela, não é Essa é uma. A outra é saber, o Secretário foi embora já não é Falou que ia ter, como é que fala, é... concorrência, não. Concurso para o pessoal da CET, nunca mais foi falado sobre isso também. Porque a gente sabe que é para fazer as pessoas respeitarem, tem que botar a mão no bolso delas, tem que fazer elas. Então é fiscalização e multa. E isso a gente sabe que não acontece mais. É só aí ver as marcações que a CET tem nos aplicativos de redes sociais, a infinidade de invasão de ciclofaixa. Ontem, em relação à sinalização de trânsito, Ontem a gente viu um idoso ser atropelado por um ônibus, parece que foi na zona leste, a gente vê claramente que aquela estrutura ali, viária que a cidade oferece para o cidadão, para o motorista de ônibus, ela é precária porque não tem faixa de pedestre. Não tem acalmamento, as pessoas, os motoristas não param mais da faixa de pedestre porque as faixas estão sendo apagadas, Fora do centro expandido, a gente não vê mais, ontem apareceu aqui a famosa Cândido Motta filho virou e viralizou Cândido Motta filho, que agora não tem mais faixa nenhuma, o ciclista sobe na contramão, onde deveria ter a ciclofaixa, porque é bidirecional, Então, ela fica só do lado esquerdo e o cara que sobe tem que encarar os carros de frente que já ocupam. E eu mesmo tenho um vídeo mostrando lá na Miguel frias, a invasão da ciclofaixa e o agente da CET até vira de lado, assim, porque ele fala, não posso nem ficar olhando porque talvez não é. Eu Acredito que não é para multar como o colega disse que na reunião da Câmara temática pede-se que não pode ficar multando porque gera... é impopular. Aí só para finalizar, Dawton, você pode até usar essa dica aí. Eu até gostaria. Diz que fazer a fiscalização, multar o veículo já é impopular, não é É impopular, puxa vida. Vai ficar multando aí, vai atrapalhar meu corre e tal. É como é que eu vou fazer isso Você pega, Tem 34 bilhões, você pega uma fração desse dinheiro para fazer um programa para empregar pessoas. a prefeitura emprega pessoas para fazer a fiscalização, eu acho que acaba com tudo isso, porque se botar, como é feito com a operação delegada, com os policiais militares, A prefeitura paga para eles ficarem lá. Se pagar essa turma pra ir sexta-feira à noite nos bairros para fazer a fiscalização. Vai gerar muito emprego, vão bater palma, o prefeito se elege quantas vezes ele quiser, porque vai estar, vai acabar, vai acabar. Não vai ser uma indústria da multa, porque vai cair as multas, porque as pessoas vão parar, ninguém vai querer perder a CNH e vai perder e ter prejuízo, perder a moto, , ou perder o carro e tudo mais. Porque não tem segredo, você pode fazer 18 ações, mas se não tiver a fiscalização e a multa, o motoqueiro, o pessoal da madrugada, eles vão correr, porque ele vai entrar na Jacu pêssego, ele vai entrar 23 de maio e vai pisar sem fiscalização e sem radar tal Fica aí a dica, aí faz um programa de empregos, acaba com as mortes em São Paulo, cai para 2% por 100 mil habitantes. Valeu, gente, obrigado, viu

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Obrigada, Viduedo. Dawton, sem inscrições se quiser.

**Dawton** - Bom, são várias colocações aqui, , pontualmente, eu não vou conseguir responder tudo, , porque eu não tenho nem como responder mesmo que são muitas questões pontuais, mas eu acho que precisa falar o seguinte. Primeiro, em hipótese alguma, em nenhum momento eu quis reduzir a importância da questão da meta e acentuar só a questão do comportamento no trânsito. Lógico que não. Nós sabemos que o comportamento é um dado muito importante nas pesquisas que são feitas, Realmente é um dado muito importante, precisa de fato ser alterado esse comportamento, mas

mais do que isso, é claro que o poder público tem responsabilidade, sim, em tratar todos esses locais em fazer projetos, elaborar projetos e implantar os projetos. O que nós estamos falando é o seguinte, está muito claro que, numa cidade como São Paulo, como isso acontece em outros países, Lógico, nós temos que aderir a tecnologia definitivamente, isso é uma das coisas que nós temos que fazer e tem que fazer rápido essa decisão. Claro que se eu colocar uma Câmera em cada semáforo e autuar cada um dos cruzamentos, o índice de desrespeito vai reduzir muito com toda certeza isso vai acontecer. É claro que quando implantar mais radares, que está sendo contratado, aí 400 lombadas a mais lombadas eletrônicas a mais, só na periferia. Nesse momento, está sendo feito isso, Tenho aí um programa de ampliação, está mais que dobrando a quantidade de lombadas eletrônicas, somente na periferia que são os locais onde tem muito realmente, onde tem muito acidente. Colocar nos cruzamentos semaforizados de fato colocar as câmeras. Nós temos hoje 6000 semáforos, imagina você colocar uma Câmera em cada um ou 2 câmeras em cada um desses semáforos para poder eliminar de fato a questão do desrespeito. Viduedo, você está correto, não existe nenhuma possibilidade de reduzir o desrespeito sem fiscalização. A cidade é muito grande, tem aí um programa anunciado pelo prefeito, um concurso público que vai sair aqui pela CET, para poder ampliar o número de agentes para poder trabalhar numa cidade como São Paulo, Está muito claro que é uma primeira contratação, mas ainda ainda será insuficiente esse número de pessoas e haverá um nome, haverão novas contratações e o objetivo dessas contratações, de fato é a fiscalização e a operacionalização desse trânsito da cidade de São Paulo. Claro que é necessário ampliar os corredores. Claro que é necessário ampliar as faixas de ônibus. Claro que é necessário dar prioridade ao transporte coletivo, disse eu não tenho dúvida nenhuma, nós como poder público, nós não temos dúvida nenhuma. E os planos estão sendo feitos, implementados com o objetivo de atender essas demandas, com toda certeza. É claro que ampliar os investimentos. Isso que está sendo feito agora. Nós estamos mais que dobrando. Os investimentos em todas as áreas calmas, as travessias elevadas, as lombadas eletrônicas, as lombadas comuns, as travessias, as lombadas eletrônicas e lombadas comuns, Enfim, nós temos que investir em elementos capazes de tornar essa cidade mais segura, é isso que está sendo feito agora. O plano está sendo duplicado, então eu acho que foi o George que falou. Quais são esses locais que vocês estão colocando, que vocês estão fazendo Nós fazemos disponibilizar o que está sendo planejado, o que está sendo feito e onde está em cada uma dessas coisas, em cada um desses elementos, das metas que estão sendo feitas, isso não tem problema nenhum, que nós fazemos questão de dar total transparência nessas questões, principalmente na questão da segurança, porque de fato nós precisamos que que isso seja levado a sério por por todas as pessoas, por todas as secretarias. É um programa que só dentro da Secretaria dos transportes, ele não será capaz de atender todas essas metas. É lógico que a responsabilidade está assim aqui na Secretaria, não, não estou dizendo que nós não somos responsáveis pelo planejamento, ações dentro desses, na melhoria e na redução do índice de mortes na cidade de São Paulo. Claro que dentre esses programas, nós queremos uma cidade mais confortável e uma cidade melhor, mais segura. Embora vou dar um exemplo. Embora a meta de construção das ciclovias sejam 300 km aí que tá lá no nosso plano de metas, nós estamos ampliando esse plano, estamos contratando aqui, de imediato, 260 km de projetos para esse ano ainda, sendo contratados. Tá saindo já essa licitação de elaboração de projetos, A cidade é muito grande. Então, neste momento, serão feitos mais 260 km e ainda esse ano já estamos preparando aqui dentro da Secretaria, além desses, desses 200, mais 300 km para poder deixar, objetivo é retirar o atraso do plano de metas lá atrás, que previa que nós deveríamos ter 1400

km quilômetros de rede cicloviária, na cidade de São Paulo, até 2024. Então, o objetivo desse plano, desse tratamento que nós estamos fazendo agora é de fato retirar esse atraso do plano de metas. Ou seja, deixar um plano consolidado, no mínimo consolidado, com todos os projetos elaborados e contratados até 2024 e, lógico, implantar, além dos 300 que estão previstos aí, mais 100 km, que é o que a gente está propondo agora. Então isso daqui está muito claro, O programa está sendo feito, o planejamento está sendo feito, temos a consciência o que foi implantado até agora não foi o suficiente. Está claro aí que não foi suficiente para reduzir para resolver o problema dos acidentes na cidade de São Paulo, a faixa azul foi colocada de imediato porque era uma emergência mesmo, porque o índice de fatalidade com motociclista terminou sendo exponencial nesse momento e se mostrou que realmente é um projeto capaz nesse momento, pelo menos são, acho que se não me falha a memória, são 15 meses sem nenhuma morte, Nos locais, quando tem a faixa azul está claro que isso não trouxe um resultado para a cidade de São Paulo. Então, o que eu estou dizendo aqui é o seguinte, nós da Secretaria dos transportes e a prefeitura e estou falando aqui em nome do secretário e do próprio prefeito não estamos de forma alguma nos eximindo de tomar todas as providências e ter ações específicas para resolver os problemas que estão sendo verificados e levantados e problemas pontuais. Nós temos problemas específicos de corredores e temos problemas específicos pontuais em determinadas regiões e nesse momento é isso que nós estamos fazendo. Então, assim, para fechar, mesmo...

**Rogério Viduedo** - Dawton, só uma pergunta ...

**Dawton** - Eu não te interrompi, eu não vou deixar você me interromper, me desculpa.

**Rogério Viduedo** - Desculpa, desculpa, desculpa...

**Dawton** - Você me desculpa, porque eu estou fazendo, eu to elaborando um raciocínio, eu não gostaria de perder o raciocínio, porque a impressão que dá é que nós simplesmente estamos recuando. Estamos dizendo que não, me deu impressão que vocês estão dando desculpa e não estão tratando de nada e não é verdade Vocês me desculpem, nós estamos trabalhando muito, o esforço que está sendo feito nesse sentido é muito grande, talvez, talvez ainda não esteja na rua, talvez não esteja implantado todos os projetos, mas nós vamos implantar, nós estamos tratando disso. Eu não posso pegar um projeto de botar no dia seguinte na rua, só porque eu quero. Tem todo mundo, tem todo um procedimento administrativo que eu tenho que obedecer. Eu não consigo fazer isso sem esse procedimento administrativo. São as histórias das ciclovias... Você imagina que é a história da área calma, eu dei um exemplo agora, tinha lá um projeto de 2016 para conseguir implantar agora da área calma São Miguel, tem várias, tem vários outros tratamentos ou outras áreas calmas para poder implantar, então, é claro que se a gente falar, que começa a entrar no detalhe da discussão, está melhorando aqui, não está melhorando lá, eu não tenho comparativos anteriores para dizer se isso realmente melhorou. Eu não tenho, eu não vou colocar isso em questão, sabe por quê Porque depois que implantou, tanto em um corredor quanto no outro, naqueles corredores não teve mais acidente fatal, são 15 meses sem ter nenhum acidente fatal. No caso, está falando do caso da faixa azul, então é uma discussão que não é para a gente fazer isso aqui é agora. É uma discussão para gente falar, é um projeto que deu certo e nós vamos continuar investindo nele, tem outras sugestões, tô aberto aqui a todas as sugestões que vocês queiram fazer, em todos os sentidos, de faixas azul, de ciclovia, de

ciclofaixa de lazer, quer dizer todos os programas que possam estar inseridos nesse processo que sejam capazes de resolver o problema de segurança que tem a cidade de São Paulo. Cidade de São Paulo é uma cidade grande. Os números da cidade de São Paulo, eles são enormes, realmente, é muito significativo. Não adianta falar em Fortaleza. Lá melhorou, eu acho que melhorou, eles fizeram um bom trabalho, estão de parabéns. Não estou dizendo que não estão de parabéns. Eu estou dizendo que se é um modelo bom, nós temos que aplicar aqui também, é isso, esses exemplos é que nós temos que seguir, nós estamos falando de uma cidade que tem 20 mil km de via. Olha o tamanho da nossa 20 mil km de sistema viário, são 12, 5 milhões de habitantes nessa cidade, 9,1 milhões de veículos circulando nessa cidade tá aqui ó. Esses são os números da cidade de São Paulo. São 29 milhões de viagens feitas diariamente na cidade de São Paulo. Então, nós estamos falando de uma frota de ônibus de quase 12 ônibus na cidade de São Paulo para atender essa população. Então está muito claro que é, às vezes as pessoas trazem lá que na Noruega, que em outros países às vezes estão muito melhores. Lógico que tá, lógico que tá melhor, algumas pessoas me trazem alguns exemplos dizendo de outros países, mas outros países têm 500, 600 km de metrô, onde você tem a solução definitiva. Está muito claro que a solução definitiva do transporte coletivo da cidade São Paulo é um transporte de massa e mesmo assim, nós temos uma capacidade de frota transportando sobre pneus, transportando muitas pessoas na cidade de São Paulo. Então, são soluções e ações que nós fomos obrigados a fazer obrigados a fazer porque estamos lidando com esse processo onde o índice de morte está se alterando no dia a dia. O secretário que falou, teve meses aqui quase que 50% ou mais de mortes na cidade de São Paulo. Você acha que nós não ficamos triste quando eu acordo de manhã que eu vejo lá uma notícia no jornal que um ônibus atropelou 10 pessoas, daquelas 10 pessoas, 4 morreram. Ou que um veículo passou no semáforo vermelho e atingiu um carro acelerando no semáforo no semáforo vermelho. Ou que um veículo, ele entrou lá dentro de uma subiu numa calçada, atropelou uma mãe que estava com uma criança que sentia totalmente segura naquela calçada. Então, estamos falando também de comportamento. Não estou falando só de comportamento, eu estou falando também de comportamento e sim a visão zero, ela é necessária e sim, nós somos responsáveis por tratar o sistema viário da cidade de São Paulo, eliminar todos e qualquer possibilidade de risco e é isso que nós estamos fazendo, e é para isso que nós estamos aqui. Então vou voltar a falar, não se trata apenas de redução de meta, não é Não se trata apenas de redução de meta, se trata de ações capazes de chegar aquela meta que estava estabelecida no 4.1 lá. São essas ações, essa mudança de comportamento, do poder público com relação a olhar o problema, encarar o problema de frente, elaborar proposta, planejar, elaborar projeto, contratar o projeto e contratar a obra e botar ela na rua. Essa que é a verdade. Então, sim, nós estamos muito empenhados. A prefeitura da cidade de São Paulo. E a SMT, ela está muito empenhada em reduzir o índice de fatalidade na cidade de São Paulo. Isso precisa ficar muito claro. Nós não abandonamos a possibilidade de buscar essa redução do índice de acidente e de de fatalidade na cidade de São Paulo. É isso.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Dawton, a gente tem o Sampaio, Sampaio.

**Sampaio** - Um belo desabafo, senhor Dawton, o senhor ficou queimado mesmo. Mas sabe, Dawton, eu entendo o seu desespero até na defesa, porque o que nós estamos observando aqui, acho que em tudo é que a Secretaria municipal de transportes, ela não tem mais força política, perante a prefeitura,

quando você fala que a Secretaria de transporte está empenhada e que a prefeitura está empenhada, eu acho que a Secretaria pode até estar empenhada, mas a prefeitura não está empenhada. Quando ele gasta um bilhão em asfalto, inclusive em lugares Campo Belo, para um cliente, etc que não precisavam de recapeamento, a rede da madrugada, que estão há mais de ano que está sendo pedido, está parado naquela comissão da Secretaria de Finanças, a Secretaria de transporte não tem força política de fazer a defesa do usuário para conseguir a rede da madrugada, só que ela promove o Uber, o FP mobiliza de táxi, de táxi, de táxi para o pessoal, a noite que não tem o ônibus vai acabar pegando. É uma incoerência isso. Para quê Faz um obstáculo que tudo bem, eu gostei daquilo que o secretário falou, que ele quer entender os números da isso foi bom. Mas, em compensação, quando ele faz o diálogo com a sociedade, o que que ele fala Olha, nós vamos melhorar a remuneração do motorista e a população, cara, a população que quer táxi mais barato, que fosse o caso, mas nós queremos rede da madrugada. Quando a gente está falando da faixa azul, eu acho que tem essa questão dos comparativos, estou entendendo o esforço. Mas na Bandeirantes, por exemplo, já não está funcionando o esforço que a CET está fazendo para organizar aquilo lá é absurdo e não está conseguindo. E o que que a prefeitura está falando A prefeitura está falando, vamos fazer, o secretário não é nem a prefeitura, vamos fazer mais, vamos fazer, vamos fazer nas marginais, vamos fazer roda rotatória no viaduto para moto, isso é propaganda eleitoral, cara. Nós não estamos mais nessa nós aqui. Nós queremos discutir as coisas, não é Acho que não é bom a prefeitura mandar esse tipo de mensagem. A sua mensagem quando fala, estou preocupado com a segurança. Nós queremos que tenha rua calma, essa é uma mensagem boa, mas falar que vai colocar motoqueiro e marginal, nós vamos fazer faixa azul em marginal, isso não é uma boa mensagem, isso é eleitoral. Isso está refletindo na população. É disso que nós estamos... essa é a preocupação. Quando muda a meta, a gente sabe que essa meta ela não é atingível por conta da fatalidade, do acidente que ocorre, mas ela é um indicativo para a sociedade. É isso que nós queremos. Nós queremos zero. E agora deixou de mostrar isso. Porque para não falar que teve 3 mortes porque sabe fica estranho isso, passa uma mensagem ruim. É uma mensagem ruim, o esforço de vocês não está sendo visto. Você sabe que hoje está sendo visto, que perdeu a meta, não tá vendo que vocês estão preocupados Tá vendo que vocês perderam a meta É isso que a sociedade está falando para vocês, nossa, que todos nós estamos falando isso para vocês, foi um erro. Isso foi um erro. Não podia ter sido feito isso. Isso tirou o Farol do objetivo. Ali, o para frente, as pessoas vão olhar lá no futuro. Não tem mais isso porque são ações. Isso que nós estamos falando, isso não quero mostrar para vocês. Que todo mundo aqui falou é isso, todo mundo sabe que pode sair na rua e ser atropelado por um acaso, um cara que tem um enfarte mata, um ônibus que o cara outro dia mesmo teve um enfarte e teve um problema, a gente sabe disso, mas não podia ter tirado isso. Foi ruim, deu um sinal ruim para a população, ainda mais isso que você falou, que as pessoas estão piorando a sua o seu modo de dirigir. É surpreendente, isso sempre aconteceu, a educação nas escolas, porque sempre todo mundo foi claro que tinha que educar as crianças, então não é uma novidade que tem que educar nas crianças. E aí está sendo surpreso em relação a isso, agora, o que que nós estamos vendo Um bilhão para asfalto É isso que nós estamos vendo, 35 bilhões no caixa e o pessoal do ônibus aqui falando, olha, a rede não saiu, o número de coisas calmas não é o indesejado, mas é muito menos do que o desejado. Porque essa disputa não está sendo favorável para a população. É isso que nós estamos vendo. A população que usa ônibus são milhões e milhões e você sabe disso. Todo mundo ali sabe disso. Esse que é o que está todo mundo pasmo. Entendeu A gente está vendo dinheiro, dinheiro, a gente sabe que é transporte coletivo e quer que toda a Secretaria

quer isto, transporte coletivo, só que todos os sinais são ao contrário, porque nós estamos aproximando de uma eleição. Essa é a disputa que está ocorrendo e nós estamos perdendo. É isto que está preocupando, nós estamos perdendo.

Este esforço de vocês, todo mundo reconhece, sempre foi falado aqui que é reconhecido. O que nós estamos dizendo é o seguinte, estamos muito aquém por falta de nós não estarmos conseguindo fazer a luta política dentro da prefeitura para obter mais resultados para o transporte. Por isso que está ruim a coisa e a gente está vendo da Secretaria nessa disputa, só a mensagem ruim, nós não estamos vendo uma mensagem boa, então a gente fala, pô, mas será que o secretário está realmente brigando lá pelo transporte coletivo Ele fala de táxi, ele fala de moto, ele fala de faixa azul, pô, legal, mais e a rede da madrugada e os ônibus Essas coisas, é disso que nós estamos falando. Essa aqui é o conselho, nós estamos conversando, nós estamos extremamente preocupados com isso, porque isso não está...quando a gente está falando de treinamento, pô, a gente viu hoje 2 mil ônibus tinha um quarto, são quase 2000 ônibus com problema de anjo da guarda. Isso não é segurança. Nós estamos falando lá do aumento da calçada, que por falta de treinamento ou por pressão da empresa, nós não sabemos, ele não se aproxima e o cara pode cair lá no buraco. Isso não é segurança. E aí você vê como as coisas são todas casadas e mostra aqui tá uma dificuldade, engrenar isso. E eu acho que nesse ponto, as de novo e vou repetir, o discurso da prefeitura, não está correto. Estão tendo algumas ações. A gente concorda. A gente entende, a gente vê. Mas tudo o que está sendo passado e esse tanto que a gente está vendo está indo ao contrário. Então eu acho que, pelo menos, a minha opinião é esta, muito obrigado.

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Dawton, sem mais nenhuma inscrição.

**Ricardo Teixeira** - Opa, só para... tinha mais um informe que no final não é com relação a rede da madrugada, Está sendo estudado e ainda não tenho retorno. A gente já até tratou disso lá na nossa pré reunião está sendo estudado, eu não tenho, eu não tenho resposta sobre isso ainda e daremos quando tiver pronto, com certeza isso vai melhorar, com certeza vai melhorar. Que tanto as pessoas estão debruçadas no problema e o objetivo realmente é esse, não é Então, primeiro eu queria fazer 2 coisas antes de encerrar. Tem a ata da reunião anterior. Eu preciso aprovar, Que o regulamento exige, então se alguém tem alguma coisa contrária a ata da reunião que foi publicada aí, que está com as pessoas que receberam o convite. Se alguém tiver alguma coisa contrária e com relação a ata, eu gostaria que se manifestasse, se não se não houver nenhuma manifestação contrária, eu considero a ata aprovada. Perfeito. Só para gente encerrar, Para gente encerrar É absolutamente necessário nós expandirmos o nosso olhar, não é Eu estou dizendo o seguinte. Nós não podemos focar somente na parte física do carro, da moto, da bicicleta, temos também que focar no comportamento. E não estou dizendo que é só um comportamento que está sendo o responsável por tudo isso. Lógico que não. Nós estamos dizendo que o comportamento tem parte da responsabilidade e temos que tratar esse comportamento também. E é disso que eu quis dizer, , não estou querendo desviar do assunto ou dar desculpas, Como alguém como alguém falou, nós não temos porque dar desculpa, nós temos que tratar o problema, tem um problema, nós temos que olhar para o problema, nós temos que tratar e é isso que nós estamos fazendo. Estamos planejando, elaborando projetos para tratar o problema e implantar, porque não adianta ficar falando aqui pra vocês que eu vou implantar, se eu não implantei ainda, que eu estou dizendo que eu estou dizendo que nós vamos implantar e vamos implantar de

fato, porque está na nossa programação a implantação. E respondendo todas as ciclofaixas e ciclovias que passaram por um processo de recapeamento. Elas vão ser sinalizadas, com certeza. Isso é um fato, todas elas serão re-sinalizadas. Então isso vocês podem ter certeza que os projetos vão ser elaborados e está indo para a nossa área de manutenção, para poder sinalizar tudo isso que está, que tem que se recompor. A sinalização não só das ciclofaixas, nas travessias de pedestres, nas faixas de pedestre, quer dizer, por onde passou o asfalto novo, a sinalização vai ser recomposta. Isso está no nosso programa. Isso faz parte do planejamento da CET. E o grande desafio é mudar o comportamento também é disso que eu estou falando. Que nós precisamos mudar comportamento é médio e longo prazo, é médio, longo prazo e nós temos que começar a tratar disso também agora. Eu vou falar novamente. Temos que implantar os projetos, sim. Nós vamos disponibilizar da forma que o George pediu, aí nós vamos disponibilizar o que está sendo feito, Disponibilizar os programas e onde está cada um dos programas A verba que está sendo destinada como que está sendo feito, como que está sendo contratado, se já tem alguma, se já tem algum que foi contratado e está aguardando homologação do processo, porque tem alguns desses projetos, que estão sendo homologados. Já foi contratado, mas tendo um processo de modo de homologação e vai acontecer a implantação logo em seguida, então, essas coisas estão acontecendo e vão continuar acontecendo. Alguém levantou a mão, aí não,

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - O Richard levantou a mão.

**RICHARD MELO DA SILVA** - Eu levantei para fazer um comentário.

**Ricardo Teixeira** - Eu gostaria de encerrar a reunião, mas...

**RICHARD MELO DA SILVA** - Não, só um comentário que é em relação você citou aí o recapeamento que vai ser sinalizado. A gente sabe que vai ser re-sinalizado. É que é muito problemático quando a gente tem uma avenida, avenida extremamente importante, mais de 1 mês sem qualquer sinalização e não como você mesmo citou, são tanto sinalização quanto o recapeamento, são programas contínuos, não são, não necessitam de projetos mais elaborados. Aprovação. É uma questão de casar cronograma, as avenidas que vão passar para asfalto novo são essas incluem programas de sinalização, essas. E quando a gente vê que isso não acontece, que tem esse descompasso é o que causa incômodo, assim, em relação a atuação da prefeitura na área de mobilidade, parece, a impressão que dá, sendo bem sincero é que está tudo abandonado, que não tem ninguém cuidando essa impressão que quem passa nas vias tem. Então, só fazer esse comentário porque obviamente, tem a questão de projetos, questões mais complexas, mas mesmo as questões de zeladoria do dia a dia a gente sente muita falta de atenção nessa área e a gente percebe a falta administração da prefeitura, por parte do prefeito um distanciamento extremamente grande em relação às demandas da sociedade. Então é só isso. Desabafo mesmo. Desculpa aí alongar a reunião.

**Ricardo Teixeira** - Não, tudo bem. Aceito todas as críticas, E o compromisso permanece em atender todas as demandas, é buscar de fato essa redução no índice de de fatalidade na cidade de São Paulo. Estamos bastante empenhados, estamos comprometidos. E cada vez mais comprometidos em reduzir esse índice de fatalidade. Bom, muito obrigado a todos. Agradeço a disponibilidade e me desculpe, digam.

**Rogério Viduedo** - Sobre a ata, eu não recebi essa ata. Eu estou olhando aqui nos meus e-mails aqui não vi ata não, viu

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Foi junto com o convite. Se você puder olhar o convite que você recebeu dessa reunião, tem alguns anexos

**Jackeline Morena de Oliveira Melo** - Se não, a gente manda de novo. Está certo

**Dawton** - Muito obrigado e bom dia a todos, um ótimo final de semana e um bom feriado.

Todos se despedem.

[sexta-feira 10:22] DIEGO GUIMARAES PEREIRA

Mas é remunerado

[sexta-feira 10:23] DIEGO GUIMARAES PEREIRA

Os trabalhadores tb não podem ser penalizados por treinamento. Eles fazem parte do trabalho e devem ser remunerados para isso

[sexta-feira 10:25] Elio Camargo (Convidado)

Há mania geral em nossa sociedade de resolver todos os problemas de segurança apenas com treinamento. Como o Caique colocou, precisa mudar tecnicamente o sistema de controle das portas!

[sexta-feira 10:30] Elio Camargo (Convidado)

Quem é o atual Gerente da SPTrans no Butantã, sediado no Terminal Pinheiros. Precisamos conversar e trocar informações para melhorar o transporte na Região.

[sexta-feira 10:41] DIEGO GUIMARAES PEREIRA

A prefeitura não sabe quanto vai ser a tarifa de um aplicativo que ela está criando A prefeitura sabe quanto vai arrecadar

[sexta-feira 10:52] CAIQUE ALVES DE SOUZAÉ preciso de uma extraordinária com urgência para tratar desse tema do Plano de Metas

[sexta-feira 10:52] CAIQUE ALVES DE SOUZANão é razoável o tema ser tratado como "pra depois" ou algo menor

[sexta-feira 10:52] CAIQUE ALVES DE SOUZAO mais breve possível

[sexta-feira 11:00] Carlos Vasconcellos (Convidado)

São 12,5 Milhões de habitantes, 32 subprefeituras. Isto sem contar o volume de pessoas da grande São Paulo que diariamente vêm para nossa cidade. O Desafios são enormes.

[sexta-feira 11:01] Carlos Silveira (TAKSIM) (Guest)

Senhores (as), eu tenho um outro compromisso as 11:00, que tinha agendado. Como o assunto SPTAXI já foi pautado, agradeço novamente o convite e permaneço a disposição.

[sexta-feira 11:25] DIEGO GUIMARAES PEREIRA

Pela cidade toda

[sexta-feira 11:27] DIEGO GUIMARAES PEREIRA

Av Dom Pedro, Juntas Provisórias, AV dos Estados e tantas outras na mesma situação sem faixas após obras

[sexta-feira 11:28] Aquilla Couto

Onde conseguimos a gravação dessa reunião

[sexta-feira 11:29] Elio Camargo (Convidado)

A impressão que temos da piora da segurança viária é de falta de um Programa de ação sistemática que elimine as causas no local e em todos os outros semelhantes (A CET não elimina e nem sabe ac

[sexta-feira 11:30] Elio Camargo (Convidado)

causa dos acidentes

[sexta-feira 11:31] PMSPEventos028 As atas das reuniões são publicadas no site do CMTT, após aprovação do conselho.

[sexta-feira 11:31] PMSPEventos028link:

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

[sexta-feira 11:31] Elio Camargo (Convidado)

Comprometer as subprefeitura nas ações de seu território

[sexta-feira 11:38] Elio Camargo (Convidado)

Por sua importância e urgência logo mais precisaremos também de uma câmara temática de segurança viária

[sexta-feira 11:43] Elio Camargo (Convidado)

Falta participação da sociedade na Comissão de Segurança Viária

[sexta-feira 11:48] Elio Camargo (Convidado)

A CET não trabalha e nem pratica Visão Zero. Precisa ter sistematização

[sexta-feira 11:54] CAIQUE ALVES DE SOUZAAsfaltando COM DINHEIRO DO FUNDURB

[sexta-feira 12:03] DIEGO GUIMARAES PEREIRA

A prefeitura precisa ter fiscalização própria

[sexta-feira 12:03] Elio Camargo (Convidado)

Comportamento não muda com discursos e sentimentos de culpa, mas com ações físicas que evitem as situações de perigo.

[sexta-feira 12:04] DIEGO GUIMARAES PEREIRA

É preciso concurso

[sexta-feira 12:06] Carlos Vasconcellos (Convidado)

Abraços a todos ! Valeu Dawton !