

## 67ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRÂNSITO e

### TRANSPORTE - CMTT

**Data: 30/06/2023 (sexta-feira)**

**Horário: 09h00 (online)**

**Participantes:**

**Poder Público:**

Ana Jacob - CET  
Ana Katarina Oliveira Mathias Barbosa - SMDHC  
Carlos Codesseira - CET  
Carlos Eduardo Guimarães de Vasconcellos - SVMA  
Carlos Henrique de Campos Costa - SMT AT  
Carolina Helena Rodrigues - CGM  
Celso Gonçalves - SMT  
Dawton Roberto Batista Gaia - SMT AT  
Educalibras - SMPED  
Fabio - CET  
Fabio Saraiva - SETRAM  
Gabriela Cordeiro de Paula - SMDHC  
Joao Bonett Neto - SMT AE  
Juliana Tiemi Tamanaha - METRO  
Kátia Moura - SPTRANS  
lea lopes - SMT AT  
Manoel - SPTRANS  
Marcelo Almeida - SPTRANS  
Marcos Alessandro Ruiz - SETRAM  
Mauro Ramon - SMUL  
Michele Perea Cavinato - SMT AT  
Monica Miyuki Obara - SF  
Nailton - EDUCALIBRAS  
Olivia Aroucha - SPTRANS  
Rafael Mielnik - SETRAM  
Rosilda - SPTRANS  
Sergio Amaral - SMT AT  
Silvio César Lima Ribeiro - GEOSAMPA  
Simões - DTP  
Sonia de Fatima - SMT AT  
Vanessa Gac Leal - SETRAM

**Sociedade Civil:**

A. Cremonesi  
Aline Pellegrini Matheus  
Antonio Matias Ceara  
Aquilla Couto  
Caique Alves De Souza

Carlos Alberto  
Elio Camargo  
George Queiroz  
Gustavo Santos  
Instrutor Carlos Rabelo  
Katia Canova  
Mauro Calliari  
Rafaela Moreira  
Richard Melo da Silva  
Sampaio  
Sandra Ramalhoso

**Pautas:**

- Critérios sobre implantação de abrigos (em especial na região das linhas 4092, 3756/10, 4017/10), melhorias nas devolutivas do 156 pela SPTRANS - tratamento das reclamações/sugestões recebidas.
- PLOA informe /apresentação;
- Etapa de execução do plano ciclo viário e plano de segurança.

**Informe:**

Sorteio de alvarás para veículos adaptados para o ATENDE.

**Encerramento:**

Aprovação da Ata da 66ª do CMTT ;  
Indicação dos conselheiros para composição da comissão eleitoral e aprovação das minutas do edital e agenda para eleição do conselho 2024/2026 e  
Reunião extraordinária dia 27 jul 2023 – PLOA

**Celso** - Bom dia. É uma honra participar de mais uma reunião aqui do CMTT. A Secretaria está à disposição para acompanhar aqui todo o trabalho. E para tomar as medidas que possam eventualmente melhorar pouco a pouco a situação e todas as demandas que nos forem passadas. Então vou passar a palavra pro Dawton para que ele possa expor a pauta e aí a gente começa a reunião. Obrigado.

**Dawton Roberto Batista Gaia** - Não está na nossa pauta, mas é muito importante esse assunto, o Silvio, do GEOSAMPA, vai passar um informativo.

**Silvio César Lima Ribeiro** - Obrigado pelo espaço. Obrigado Michele, João, que são lá do grupo técnico do GEOSAMPA, do sistema de informações geográficas. Bom dia secretário, bom dia, Dawton, bom dia a todo mundo. É um prazer estar aqui de visitante. Mas graças a esse intercâmbio aí, entre transportes e urbanismo e licenciamento, a gente tem esse grupo técnico, E uma das pautas da reunião foi exatamente ontem, a Michelle participou, João participou. E o que a gente está fazendo Eu vim aqui para isso, tomar o tempo aqui 5 minutos é, eu vou até compartilhar a tela, mas antes disso dizer, no GEOSAMPA quem não conhece ainda é um convite, O GEOSAMPA é a janela dos dados geográficos da cidade de São Paulo. Por que que eu digo a janela Porque ele apenas mostra os mapas, mas por trás ali tem todos os bancos de dados de várias secretarias, de várias companhias, SPTRANS, por exemplo, enfim, é uma ferramenta que, para quem não conhece, eu convido a navegar. É um mapa e ao navegar nesse mapa, você tem acesso a muitas informações que a prefeitura produz, mas que também outros órgãos. Eu sempre cito aqui aldeias indígenas, por exemplo, que vem lá da FUNAI e limite de áreas de proteção de mananciais que vem lá do governo estadual, do sistema deles. Então é um sistema que integra vários, vários dados de produção diversa, então vou compartilhar aqui rapidinho para dizer, afinal, o que que eu estou fazendo aqui. A gente está com este evento programado para dia 8 de agosto e para o evento acontecer, eu vou explicar o que é, é necessário participação de todos. Que todos eu estou falando, eu estou falando dos cidadãos da cidade de São Paulo. Seja pesquisador, seja estudante, seja empreendedor, seja uma pessoa interessada em usar essa tecnologia que o GEOSAMPA disponibiliza então a gente está chamando isso de GEOSAMPA aberto para um evento lá na biblioteca Mário de Andrade, dia 8 de agosto. E o que é isso que está na tela, Para quem entrou no GEOSAMPA aí nos últimas semanas, É um formulário muito simples para inscrever pessoas, empresas, o que quer que seja que usam o GEOSAMPA, então não é uma premiação. A gente não vai fazer, não tem a intenção de escolher melhor ou pior, mas é justamente juntar o máximo possível. Por isso que eu estou aqui porque eu creio que aqui a gente tem usuários e pontes com os usuários não é. Pontes no sentido de conhecer diversas aplicações aí em transportes e mobilidade, que é o que esse grupo trabalha. Para divulgar, divulgar essa inscrição, que vai até 9 de julho, então é até o final da semana que vem. Aí, não é Para que essas pessoas, esses trabalhos sejam trocados ali no evento. Então eu vou tentar dizer o seguinte, não há necessidade de grandes explicações, grandes descrições. A ideia aqui para quem entrar no link, É dizer o que faz muito rapidamente, tanto que o formulário que nós colocamos ali graças ao pessoal da Controladoria, Então a gente tem aqui também o pessoal da Controladoria participando dessa reunião, através do participe mais, que é uma ferramenta pública, , de inscrições para chamar os cidadãos, não é Então isso vai ficar aberto até dia 9 de julho. Por isso que eu vim aqui. Falta uma semana. Eu gostaria muito que todo aqui colaborasse na divulgação disso. E aí, o que a gente pergunta para quem tem intenção de participar do evento, A gente pergunta muito simplesmente de que setor que é, Se academia, se é empresa se é autônomo, que tecnologia que usa, se faz download de mapas ou apenas olha na tela, se desenvolve algoritmos robotizados, se faz conexões mais avançadas APIs, aí estou falando uma linguagem técnica, mas quem usa vai poder responder facilmente. E aqui, A temática, Quem está trabalhando com transporte vai dizer aqui, eu trabalho com transporte, apenas isso, E aí um parágrafo ou dois aqui vai dizer o que faz isso é absolutamente suficiente. Para a gente poder fazer esse evento, então é um evento que vai ser num

teatro com 170 lugares, então também a gente não espera uma multidão, mas a gente espera bastante gente contando ali o que vai fazer. A ideia é selecionar alguns trabalhos mostrando diversidade, inclusive isso está escrito aqui, Os critérios para selecionar apenas 15 trabalhos para falar o que não quer dizer que repetindo, Não são os melhores, mas são aqueles que representam os usuários, Então a gente vai procurar uma diversidade de temas, Transporte, saúde, educação e também uma diversidade de tecnologias, que é para um conhecer o outro. No fundo, é para isso que eu estou aqui, é para divulgar esse evento onde o objetivo é um conhecer o outro, a prefeitura, conhecer os usuários e os usuários se conhecerem ali entre si. Trocar informação técnica é um dia inteiro. No dia 8 de agosto. Café de recepção, troca de ideias e tudo mais, espero que seja agradável e para quem não usou o GEOSAMPA terminando aqui minha fala, a gente tem no GEOSAMPA ao entrar aqui, clicando em tutorial, Convite que eu aproveito para fazer. Para quem não usa e quer aprender a usar, tem todas as dicas aqui de como usar e explorar o GEOSAMPA. Então é isso. Eu acho que deve ter muita gente aqui, usuário do GEOSAMPA, se não está feito o convite e agradeço aí os minutos de disponibilidade. Obrigado Michele e Dawton e todos aqui, secretário, todos que estão aqui participando, tá bom Um abraço pessoal.

**Dawton Roberto Batista Gaia** - Da nossa parte, Silvio, nós vamos colocar em todas as câmaras temáticas e todos que estarão tendo conhecimento do evento.

**Silvio César Lima Ribeiro** - Estamos à disposição pessoal. Aliás, o GEOSAMPA, vai aproveitar aqui o chat, vou escrever. A gente tem um e-mail aqui para esclarecimento. Estou escrevendo aqui rapidinho é prefeitura. sp.gov.br. Esse é o e-mail do GEOSAMPA, qualquer elogio, crítica, dúvida, somos nós aqui da equipe que respondemos, está a disposição. Conte conosco, tudo bem Obrigado, gente.

**Michele Perea Cavinato** - Então vamos lá. Bom dia a todos, vamos dar sequência a primeira pauta. Critério sobre implantação de abrigos, melhorias nas devolutivas no 156 pela SPTRANS. Rosilda quem que vai quem que vai apresentar essa pauta?

**Rosilda** - Bom dia, critérios de pontos e abrigos é a Olívia que vai fazer e central 156 tratamento da informações é o Marcelo Almeida.

**Olivia Aroucha** - Bom dia, Nós vamos falar um pouco sobre pontos e abrigos, Eu não tenho exatamente o contexto, porque eu não tenho acompanhado todas as reuniões, E a gente vai tentar aqui expor um pouco sobre como funciona, quais são os requisitos, enfim, sobre a implantação de pontos e como que a gente atua, qual é o papel da SPTRANS, principalmente nesse assunto e daí a gente depois pode ouvir quais são as demandas mais específicas para ver se a gente consegue clarear um pouco, mas, nós vamos primeiro dar uma esplanada geral, Até para facilitar o entendimento de todos, vamos lá. Bom, primeiro, um dos pontos mais importantes que a gente precisa tocar. Quais são as competências da SPTRANS nesse tema,

A SPTRANS, como gestora do transporte, é a principal, é o órgão principal para a definição dos locais de ponto de parada, então a gente estuda onde devem ser, define o tipo de equipamento que vai ser instalado quando que precisa fazer qualquer alteração, instalação ou mesmo uma movimentação, uma troca de equipamento é feito um projeto dessa intervenção, um projeto simples, um croqui. E tudo isso é encaminhado a SPOBRAS, porque hoje cabe a SPOBRAS fazer a manutenção e implantação de abrigos na cidade. Tá Periodicamente a gente acompanha todos esses serviços, executados, encaminhados e executados pela SPOBRAS e gera os arquivos também eletrônicos de atualização do... Então a SPOBRAS passou a ser responsável pela instalação e manutenção dos abrigos e equipamentos, do totem também. Então, ela recebe da SPTRANS esses projetos e através de uma concessionária, Que é ótimo, ou seja, já é uma terceira empresa envolvida é que é feita essa intervenção, então eu não vou falar muito sobre o contrato de concessão da Ótima, porque é um

contrato da SPOBRAS, então, eu como SPTRANS, Não me sinto à vontade para falar sobre um contrato que não é nosso, mas o que aconteceu, para dar um histórico é que em 2011 decidiu-se que não era mais a SPTRANS, não ia mais cuidar de pontos e abrigos.

E foi passada essa atividade para SPOBRAS e a SPOBRAS fez uma licitação, Com uma concessão de prazo de 25 anos para assumir essa atividade não é A concessionária é a OTIMA. Ela tem como obrigação implantar os abrigos e o início do contrato era prevista a implantação de 6500 abrigos, Apesar de que na ocasião, em 2011, a SPTRANS já indicava 8500 abrigos como necessidade de implantação. Ao longo dos 12 anos em que nós estamos agora do contrato, foram implantados 6500, que foi o que estava previsto pela licitação que a SPOBRAS realizou, tá Além da questão dos abrigos, da implantação dos abrigos, ela também no contrato tem que produzir, instalar os adesivos informativos de todos os pontos de parada, seja equipamentos novos ou cada vez que alguém arranca deteriora, estraga, eles tem que repor esses adesivos. O conteúdo dos adesivos é que é produzido por nós e encaminhado em arquivos digitais para a Otima. A assessoria de pontos de abrigos, ela existe na São Paulo Transporte é vinculada à nossa diretoria de planejamento e ela tem como atribuições exatamente analisar a solicitação, seja às vezes não é nem uma solicitação externa, Às vezes é uma necessidade interna que você tem que remanejar um ponto, desmembrar, suprimir, reinstalar, tudo isso é estudado pela assessoria de pontos e abrigos e encaminhada para SPOBRAS que é responsável pela execução. A gente controla também os prazos de execução e conclusão. Então existe uma comunicação entre a São Paulo transporte SA SPOBRAS para acompanhamento e atualização, Dessas informações e a gente, como eu já falei, passa para a SPOBRAS periodicamente uma atualização das linhas que devem constar em cada placa de identificação. Também mantemos atualizado um banco de dados das informações do ponto. Cada ponto de parada na cidade ele é identificado por um número e que possui todas as características, os equipamentos que estão instalados, então o banco de dados de informações do ponto de parada. Então, nessa definição dos locais, nós temos pontos de parada lógico desde o terminal de início até o termino o término das linhas, então, desde o ponto principal até o final, é o que a gente caracteriza como ponto de parada. Principalmente nos pontos intermediários, a gente observa uma série de características e de regras que estão normatizadas dentro da SPTRANS. A gente tem uma norma para seguir, Então prioriza-se as vias que façam parte do itinerário de linhas do sistema de transporte já para implantação de rotas e, conseqüentemente, de pontos de parada.

Trechos de via que tenham boa visibilidade tanto para usuários como para os operadores. Então a gente não pode colocar um ponto de ônibus num trecho com curva, com vegetação que dificulte, Caixa de rolamento também e largura. Superior a 7 m, é o que a gente sempre busca, preferencialmente. Que tenha uma iluminação pública mais próxima, para ficar mais cômodo e confortável e seguro para os usuários. Aproximar o máximo possível de faixas de pedestre quando elas existem ou quando não existe, às vezes tem um semáforo, um cruzamento semaforizado, mesmo sem travessia, a gente tenta aproximar os pontos desses locais. A distância média que a gente trabalha entre pontos de parada nos corredores, aqueles corredores segregados e faixas exclusivas, a gente tem um distanciamento maior, de cerca de 600 m. São sempre distancias aproximadas, porque depende do local para você conseguir ou não implantar. Quando são vias arteriais, que já tem uma faixa exclusiva também à direita, entre 300 e 500 m.

E nas demais vias, entre 200 e 300 m. Ou seja, nós, regiões de bairro, de captação de demandas, geralmente o distanciamento termina sendo menor, Depois de estabelecer qual é o local, Dos pontos, A gente vai definir o tipo de equipamento. Para instalação de abrigo, a gente tem que ter algumas condições mínimas, Primeiro, o ponto de embarque, ele tem o ponto de parada, ele tem que ter predominância de embarque, ou seja, as pessoas ficam naquele ponto aguardando os ônibus, Então a gente prioriza a instalação dos equipamentos nesses pontos. Por quê Porque existem pontos em que as pessoas simplesmente desembarcam. Que elas não ficam ali, como a gente não tem a capacidade de ter... que a gente se caracteriza como de captação de demanda, que as pessoas

realmente ficam ali aguardando são os prioritários para implantar o abrigo. No entanto, ainda tem uma exigência de uma largura mínima da calçada de 2 m e meio, se não o Abrigo não cabe, E eu faço agora a referência a esse abrigo que faz parte da concessão, E teve um período até que a SPTRANS tentou fazer uma compra de abrigos e a gente queria comprar um abrigo que coubesse em calçada menor que essa largura. No entanto, essa licitação a gente não conseguiu fazer essa compra porque o tribunal de contas alegou que já existe o contrato da SPOBRAS para essa atividade, vamos dizer assim, então a gente continua com essa limitação de largura de calçada. Também temos que ter um trecho em que o ônibus consiga chegar e parar, embarcar os usuários e partir sem fechar imóveis, entradas de garagem, de prédio, de comércios, Isso é uma coisa também que a gente precisa evitar. Os pontos físicos principalmente onde ficam as pessoas, não pode ficar em frente uma guia rebaixada. Ou não deve, Até temos casos que termina tendo que acontecer essa situação, mas não é boa porque o ônibus quer parar e o carro quer estacionar, quer sair ou quer entrar, e aí o conflito é maior. Na mesma forma para os pontos de controle no ponto inicial e o ponto Final, das linhas, principalmente no bairro, a gente precisa de um espaço físico, que tenha acomodação para mais de um ônibus, porque ali eles param, eles almoçam, a gente precisa que a largura da via seja compatível para ônibus realizar manobras e ele tem que fazer a volta para voltar sem comprometer a segurança geral e especial dos pedestres. Dispor de alguma infraestrutura para apoio aos operadores, geralmente é um comércio, é um Boteco alguma coisa que proporciona sanitários e alimentação, Uma área que os operadores terminam utilizando e a gente tenta evitar o Ponto Final e o ponto inicial, numa vizinhança que seja estritamente residencial, porque é, existe sempre um incômodo do barulho da fumaça, enfim.

Falando agora sobre as demandas que entram para essa assessoria, o nosso principal canal de comunicação, é 156. Eles vêm eletronicamente por tipo de solicitação. Os principais tipos de demanda realmente é remanejamento porque está próximo de uma residência, do comércio, estão incomodados, é porque precisa implantar um ponto novo, porque o distanciamento está muito longe, o usuário se sente prejudicado, precisando de um ponto intermediário, E em grande parte, para instalação de módulo de abrigo em ponto que já existe hoje, que tem só um o totem. Então o técnico, ele recebe, abre a ficha de reclamação e faz uma primeira análise, não é Ele já vê onde é esse ponto, qual é o conteúdo e se esse assunto já foi tratado porque a coisa vai, eles voltam assim, com uma frequência muito grande, Se foi um caso que já foi tratado, ele consegue simplesmente emitir uma resposta conforme avaliação anterior. Isso sempre eu estou fazendo referência a prazo de 6 meses, 7 meses que a pessoa volta com a mesma demanda, Quando a gente vê que o assunto precisa de uma avaliação, Então vai se verificar se tem outros dados de arquivo das outras áreas, inclusive da área de planejamento das linhas. Se não, é realizada uma vistoria no local para conhecer o problema, avaliar e ver o que que pode ser feito, não é Se houver uma instalação a ser realizada, é feito um relatório e as respostas são encaminhadas para centrar 156 na própria ficha de reclamação. No entanto, se tem uma intervenção, essa avaliação técnica, ela é encaminhada ao SPOBRAS com o croqui do qual eu já fiz referência para a execução. Muitas vezes a gente precisa também de intervenção de outros órgãos, Principalmente CET questão de travessia e coisa e tal. Às vezes, iluminação, subprefeituras. Então, todas as áreas que a gente acha que precisa ajudar ou participar ou ter alguma ação para concretizar aquela intervenção são também envolvidas. Aqui, eu estou dando um alguns exemplos, De um local em que a gente tem um ponto de parada, Aqui do lado esquerdo, uma calçada com 2, 5 metros, com ponto bem implantado, tem até a faixa podotátil. E aqui, do lado esquerdo, um local que está o ponto também bem instalado, com piso podotátil, ali de indicação, porém, a gente não consegue implantar um abrigo, apesar de ter uma calçada, ser um local interessante, a largura da calçada não permite. Então isso aqui é uma ilustração de uma situação muito simples, , que a gente avalia de forma muito rápida. Quanto aos pontos de parada, vou falar agora sobre uns números e já vou partir para o final, tá gente Nós temos hoje 20700 pontos de parada na cidade, dos quais apenas 31% têm abrigo, Os outros são sinalizados apenas com o

totem. As solicitações para vocês terem uma ideia aqui, esse quadrinho ele é interessante. Eu trouxe aí para ilustrar esse período aqui de janeiro a maio.

Começou o mês, você tem uma série de reclamações ou sugestões ou solicitações que ainda não foram resolvidas. Então são remanescentes do início do mês, no mês de janeiro já entraram mais 197 e conseguiram ser resolvidas 176 não necessariamente essas 176 estão dentro dessas 197. Parte pode ter sido dessas 55 aqui, Mas no fim você continua sempre. Com uma quantidade de solicitações, que hoje totalizam 505, que não conseguem ser atendidas ou não conseguem ser finalizadas, Principal motivação é implantação de novos abrigos, então, por isso, essa grande parte de solicitações que não conseguem ser atendidas. Remanejamentos em torno de 27%. Substituição, de ponto de parada e outros e das solicitações. Gente, o que eu queria mostrar para vocês era isso. Na verdade, a Rose tem um pouco mais do contexto de quais são as demandas que têm sido trazidas pelo CMTT, mas eu achei importante mostrar como é que funciona isso internamente porque tem muitos conselheiros e até participantes do CMTT que não sabem como é que funciona, Às vezes essa coisa da SPOBRAS é uma novidade para grande parte da população da cidade e a gente não consegue realmente ter um controle absoluto sobre isso. O contrato não é nosso, Existem todas as limitações contratuais lá. Que ainda são de uma licitação que aconteceu há 2 anos atrás. Então assim, a gente, a demanda só aumenta e a gente continua limitada no passado. Eu tinha pedido para o Mussi, que é o responsável por essa área de assessoria para acompanhar com a gente, , porque eventualmente pode aparecer algumas questões que a gente não vai conseguir responder. Mas agora eu me coloco para as pessoas perguntarem, o que der para gente esclarecer, a gente esclarece aqui. O que não der, a gente se compromete depois estar dando um feedback.

**Rosilda** - Aparentemente, o Mussi não está, eu não achei ele aqui.

**Michele Perea Cavinato** - Você quer complementar com esses abrigos mais específicos que foram trazidos para a reunião e depois a gente abre para perguntas.

**Rosilda** - Então, Michele, gostaria de dar só um informe sobre algumas linhas que foram citadas por um conselheiro foi o Caíque quem entrou com essa solicitação e ele citou algumas linhas. Ele citou a linha 4092 por questões de demanda, e ele citou também a linha 3756, Barro Branco metrô Itaquera e linha 4017, Metalúrgicos Vila Iolanda com relação aos pontos terminais, principal ou secundário. Com relação à linha 3756 do Barro branco, é uma linha que realmente tem problema no terminal principal há bastante tempo. O viário lá é estreito, ela tem problema de manobra. Já foram feitas algumas melhorias, mas ainda isso não está de acordo com o que a gente considera razoável para alocar um ponto terminal. Desde 2021, vem havendo reuniões com a concessionária da região, que é a Transunião com a subprefeitura de cidade Tiradentes, como a Olívia citou, A gente tem envolvimento direto com subprefeituras, com CET, com ilumine, por conta de sinalização, iluminação, etc. Então foram feitas algumas reuniões a época, em 2021 com a subprefeitura de cidade Tiradentes, com técnicos da SPTRANS, da área operacional e da fiscalização. E quando a nossa área de articulação é regional. Foi discutido para levar esse ponto um pouco mais à frente. A subprefeitura época se comprometeu a construir uma Baía para acomodar pelo menos três ônibus e para permitir manobra. A operadora época se comprometeu a construir guarita, banheiro e refeitório para os usuários. Isso em 2021. Em 2022, isso não havia ainda acontecido. Foram feitas novas... na discussão também para implantar a nova iluminação no local, a subprefeitura chegou a fazer uma Baía lá na região. É possível ver isso até pelo Google Earth, é possível dar uma olhada. Eu já olhei, já tenho uma Baía, mas a prefeita da sub informou que não tem como colocar uma Baía maior ou mais larga por conta do terreno, do aclive do terreno, que pode comprometer, pode até desabar. Então, tem uma Baía lá já hoje. Já tem um processo que foi encaminhado para CET para implantação de sinalização horizontal e vertical e, segundo o relato da nossa área aqui operacional, existe um SEI, eu posso até passar para o Dawton depois esse número de sei que isso está com CET para a resposta

da CET. Desde janeiro, então a CET, respondendo esse SEI, com relação à implantação de sinalização horizontal e vertical lá no local deve melhorar. Então eu posso passar depois o número do SEI aqui para vocês darem uma verificada com CET. Agora, com relação à 4017, é mais complicado. A linha fazia ponto terminal, faz ponto terminal ainda no local, que era um local aberto, era uma área livre e uma praça que era uma praça que permitia fazer manobra dos veículos. Mas essa área há alguns anos, ela foi toda invadida, hoje ela é uma área invadida. A gente não tem outro local para colocar o ponto de ônibus sem penalizar os usuários da região. A gente está falando dos conjuntos habitacionais da cidade Tiradentes, então é não existe outro lugar para acomodar esse ponto terminal dessa linha e, por enquanto, a linha está nessa condição. Com relação à linha 4092, que ele citou, que é a questão da demanda. A nossa área operacional respondeu o seguinte, que essa linha já está com a frota que operava antes da pandemia, já voltou 100% da frota dela operacional. Ela transportava antes da pandemia 3900 passageiros. Hoje ela está transportando 2600 passageiros, após a pandemia. Dados de maio desse ano. Ou seja, ela está transportando 67% do passageiro que ela transportava antes da pandemia. O que a gente pode fazer, o Manuel está acompanhando a nossa reunião aqui da área operacional. Eu acho que ele pode anotar o número dessa linha e pedir um acompanhamento operacional. Uma pesquisa talvez visual e talvez de cumprimento de viagens para fazer até uma fiscalização e acompanhar como está sendo a operação dessa linha. É a linha 409210, Manoel, terminal cidade Tiradentes, setor 2 b. Bom, era isso.

**Manoel** - Positivo, Rose, será feito dessa forma.

**Michele Perea Cavinato** - Obrigada, antes de chamar as pessoas que levantaram a mão, você não quer colar o número desse SEI no chat, porque tem 2 representantes da CET aqui, tem a Ana Carol e o Codesseira. Primeira pessoa Sandra Ramaloso, pode seguir.

**Sandra Ramaloso** - Oi pessoal, bom dia, tudo bem, me deixa procurar um cantinho aqui para falar com vocês. Eu queria falar da linha, se puder para aproveitar aqui o espaço, da linha 3141, altura da avenida Sapopemba, 1320, 1321 que é do lado ímpar. E 900 945, mais ou menos. As 2 estão em ponto, em guia rebaixada, tá bom E eu queria agradecer esse empenho de estar melhorando a qualidade dos pontos de ônibus, que eu acho extremamente necessário. Com acessibilidade, piso elevado para que a gente possa realmente acessar com maior facilidade os pontos de ônibus. E gostaria de reiterar meu pedido, Por essa Câmara temática do transporte público, que eu acho extremamente essencial que a gente tenha uma Câmara temática para isso. Afinal de contas, ao que parece, no ritmo que está andando, a gente está usando, utilizando o CMTT para discutir coisas do transporte público. Que poderia estar sendo discutido de uma maneira mais específica, numa Câmara temática está bom. Eu queria reiterar esse pedido, agora que a Michele voltou Michele, então, quem sabe agora a gente emplaca aí a nossa comissão técnico tá bom. Câmara temática está legal. Obrigada a todos. Eu estou aqui acompanhando, é só para vocês saberem, eu estou numa inauguração do novo espaço do conselho municipal da pessoa com deficiência. Vai chegar aqui o prefeito já está secretária e eu estou fazendo o maior cheguei aqui com meu fone de ouvido vermelho, eu vou ligar a Câmera só para vocês verem meu fone de ouvido e a minha carinha, só pra vocês verem, ó, aí ó, fazendo uma chuva aqui, ó. Está bom É, eu não gosto de perder, então eu falei vou, eu comprei um fone de ouvido, especialmente só para essa reunião. Está vendo só Está bom, então, gente, estou por aqui ouvindo.

**Michele Perea Cavinato** - Obrigada, Sandra. Bom dia, bom evento para você. Seguindo aqui o Caíque.

**CAIQUE ALVES DE SOUZA** - Bom dia, obrigado pela SPTRANS, pelos órgãos municipais, por responder, Por mostrar esse empenho, De ter essa devolutiva, porque também faço parte do conselho participativo municipal e a gente não tinha essa resposta e tava lá inclusive, , porque tem envolvido a subprefeitura, isso é muito bom, porque isso é uma demanda dos moradores, É aí, no



caso dessa questão de pontos, realmente. No caso do Iolanda, é problemático. Casa 49 2 o que eu quis é, acho que deram uma resposta muito boa, mas acho que tem um detalhe, a gente tem no conjunto cidade Tiradentes, assim como em Guaianazes, quanto em Itaquera, tá surgindo novos conjuntos habitacionais. Essas novas Torres gigantescas que o plano diretor fez o favor de liberar na periferia. Então assim, esse caso 49 2 é faixa horária específica, que é horário de pico porque tem novas Torres surgindo nessa área Tiradentes, nos fundões, principalmente ali naquela região de Guaianazes, na região de São Mateus, que tem as nossas novas Torres de 25, 30 andares e os ônibus eles não estão acompanhando esse crescimento, então você tem, por exemplo, vários como podem dizer, uma demanda maior de moradores, mas a demanda de ônibus não melhorou. Em casos como a linha 3064, que é a principal linha que liga a cidade Tiradentes à estação Guaianazes, hoje, por exemplo, eu vim para o serviço, eu vim espremido, quase quebra o meu notebook de tão cheio que estava no ônibus, porque está subindo, está crescendo o miolo dos bairros e o transporte não está acompanhando, nesse caso do ali no setor 2 b, dessa 492 é só essa linha porque não tem noturno. Então assim, eu acho que, cabe, neste caso, um estudo pensando no crescimento dos bairros, O GEOSAMPA está aí até para dar essa força. Não é porque ele mostra inclusive, um pouco mais desse crescimento, Acho que falta, acho que é necessário esse estudo, porque a gente teve essa, teve da pandemia para cá, frota de ônibus caiu de 15 para 13 mil ônibus, então teve uma redução de ônibus, mas o miolo dos bairros está começando a inchar novamente e cidade Tiradentes é um conjunto habitacional muito populoso. Então assim, a questão das 492 é mais para apontar este problema que existe um crescimento populacional muito grande, o ônibus não está acompanhando esse crescimento e aí não fica só preso ônibus, Tem outras questões. Por exemplo, você não tem malha ciclovitária na periferia, você não tem calçamento, Só um adendo, quanto a linha 4017 é, eu reporteí essa linha por conta que te, passageiro cadeirante naquele Ponto Final, que não consegue embarcar. Se vocês virem lá no Google, no Google Earth, lá vocês veem, vocês podem ver que é bem complicado questão de embarque e nesses pontos finais da Tiradentes e eu vou citar também o Ponto Final da zona sul, que ali na região do Grajaú, tem esses problemas, principalmente esses que são mais longes. Tá Mas de qualquer forma, eu agradeço muito a SPTRANS, os órgãos por ter respondido e ter dado atenção a essas solicitações no obrigado.

**Michele Perea Cavinato** - Obrigada Caique, senhor Élio.

**Elio Camargo**- Bom dia, pessoal. Essa questão dos pontos é um velho, um velho ponto que a gente discute, desde 2015, a dona Rosilda é testemunha disso. Nós temos a questão das pessoas abandonadas em meio de quarteirão pela localização dos pontos e principalmente mulheres, Então, a questão de segurança pessoal, tem a questão da segurança viária, ou seja, das pessoas atravessarem a via em qualquer lugar, por causa da localização do ponto, A questão do aumento de transferência das pessoas de pegarem mais de uma linha, Então, o que nós temos discutido nessas ocasiões foi de que os pontos deveriam estar localizados nas esquinas, junto da faixa de pedestre, para superar todos esses problemas. A outra questão é o alteamento dos pontos, que é da SPOBRAS, foram feitos da corifeu e também na vital Brasil, para deixar, pretensiosamente, semelhante aos corredores, mas acontece que a faixa nessa avenida da corifeu, por exemplo, ela é muito larga e como existe estacionamento fora do horário de pico, o encostamento, ou seja, do ônibus encostar realmente nesse alteamento ficou totalmente furado, ou seja, ficou mais perigoso para descer, porque fica longe da calçada. Então a SPTRANS precisa verificar isso e tentar consertar, ou seja, estreitar a faixa seria uma possibilidade e obriga com que os ônibus realmente encostem e também aumentar mais, diminuir o espaço de estacionamento para que os ônibus consigam encostar, se não ficou pior do que estava essa questão. E finalmente a questão da Câmara temática já citada pela Sandra e é um compromisso firmado pelo ex-secretário, o senhor Levy, e, infelizmente, a saída dele impossibilitou essa instalação. Mas já tinha sido aprovado pela Secretaria. Obrigado.

**Michele Perea Cavinato** - Obrigada, senhor Élio. Mauro.

**Mauro Calliari** - Bom dia. Eu tenho 2 perguntas rápidas e 1 sugestão, as perguntas tem a ver com o ponto. Queria saber do pessoal da SPTRANS depois dessa ótima apresentação com relação a dados. Queria saber se vocês tem dados, acompanhamento de dados de assalto e de furtos nos pontos de ônibus porque a gente sabe da fragilidade de quem está lá esperando acontece. Eu queria saber se vocês trocam essas informações com o pessoal da segurança ou se vocês não acompanham isso. A segunda pergunta é em relação à própria calçada. Quando você fala do tamanho da calçada. Aqui a gente pode instalar, ali a gente não pode. Eu queria saber se vocês não tem algum mecanismo de sugerir ou de negociar ou até de ter uma verba própria para falar, olha aqui, a gente pode aumentar um pouquinho a calçada ou se vocês nem mexem com esse tipo de coisa. Segundo a área é a Otima. Queria saber do contrato, se vocês têm, a obrigação ou o poder de ver o que está acontecendo em relação à visibilidade, como eles tem esses pais de publicidade Muitas vezes alguns deles meio que encaixotando o passageiro ou a passageira que está esperando e não consegue ver o movimento. Eu acho que isso é uma fonte de insegurança. Queria saber se você tem alguma coisa sobre isso e terceiro em relação àquilo que o Caíque falou. Eu queria fazer couro ao que ele falou, eu acho muito importante que nós temos um plano diretor, nós temos aí um plano de mobilidade, já está um pouco desatualizado, Não foram feitos corredores ou foram feitos em outros lugares. Eu acho que é muito importante que vocês apresentem aqui de novo, daqui a um tempo é qual é a nova necessidade da rede, Tá Nós estamos fazendo um projeto de reurbanização. Nós estamos vendo o crescimento de alguns bairros, muito mais do que outros. Queria. Eu gostaria de propor que esta Câmara temática ou perdão, mas e se houver uma Câmara de transporte público Mas se não houver aqui mesmo que eu acho que é importante isso, que vocês mostrassem um pouco desse novo plano, lembrando que tem um indicador, WRI, que diz qual é o percentual de pessoas que moram até 500 m de um ponto de ônibus. Eu não sei se se vocês fazem esse acompanhamento, mas a última vez que eu vi isso faz uns 2 ou 3 anos, até Rio de Janeiro tem muito mais proximidade, São Paulo, estava a menos de 50% das pessoas morando há mais de 500 m de um ponto de ônibus. Seria legal ter algum indicador que pudesse ser usado no acompanhamento disso aqui, até para vocês poderem ter um pouco mais de plano, E finalmente queria saudar a volta da Michelle, o DaWton tá até ficando de cabelo branco. Foi muito bom. Agora, agora tudo vai melhorar.

**Michele Perea Cavinato** - Obrigada Mauro. Rosilda, Livia foi uma série de comentários do senhor Élio, do Mauro, vocês querem abordar um pouquinho esses temas antes da gente seguir

**Olivia Aroucha** - Eu posso comentar algumas coisas, já viu Michelle, porque eu vi que tem muito mais gente inscrita aí. Eu acho que é melhor dar uns cortes, A Sandra falou, Sobre alguns pontos que da guia rebaixada o Caíque acho que , comentou um pouco as coisas e os esclarecimentos que a própria Rose. Colocou, E o seu Élio também comentou do alteamento dos pontos e tudo mais, o que acontece Aumento de calçada também, Que o Mauro comentou agora. É como a gente, como eu comentei, não é de uma forma meio rápida, a SPTRANS, ela tem o papel de gestora, Então, cada caso de um ponto que vem de uma solicitação, a gente avalia. Existem casos, realmente, viu Mauro, em que a gente pede e consegue fazer uma parceria com a geralmente com a subprefeitura, para fazer um aumento de calçada, porque também tem lugares que não tem nem calçada, Quando a prefeitura faz uma intervenção de pavimentação num bairro que não tem pavimentação, Então a gente já tenta discutir em conjunto para conseguir viabilizar essas coisas. Agora é, nós executamos normalmente, Como atividade cotidiana da SPTRANS, essas atividades, nem o alteamento de ponto, nem o aumento de calçada. No entanto, a gente tá com é em execução, Com o plano de revitalização, principalmente do pavimento da cidade, onde a gente tem faixa exclusiva e a gente tem pavimento flexível, então estamos fazendo, um trabalho aí, contratado pela própria SP, trans, de substituição do pavimento flexível por pavimento rígido e nesses pontos a gente já trata essas

questões de alteamento, de adaptação, do ponto, dentro das possibilidades, tá A questão dos pontos de parada em meio de quarteirão, isso, é uma coisa que o seu Élio sempre comentou e a gente sempre esclareceu que, sob o ponto de vista técnico, a gente sempre tenta colocar o ponto mais próximo possível de uma interseção. Não é Porém, nem sempre isso é possível, colocar o ponto de ônibus ao lado do da travessia de pedestre não é seguro. O ônibus, ele não pode fechar a visibilidade do pedestre que vai atravessar. Então tem uma série de questões técnicas que até isso, principalmente onde a gente tem travessia de pedestres a CET nos ajuda na definição de onde dá para colocar. Muitas vezes a gente entra até, em alguma discussão, algum conflito, até chegar num meio termo que consiga atender o que a gente imagina que seja melhor para o usuário, mas também gente tem que prezar pela segurança. A gente tem cruzamentos em que você tem conversando. Aí a é naquela direita, Então, se você põe o ônibus parado na esquina, como que o carro que vai fazer aquela conversão faz, Então a gente cria um conflito que a gente não pode criar, Então, isso é uma das coisas que faz parte da avaliação. Aproximar sempre, De um ponto onde tem travessia de pedestre, de uma intercessão, mas sempre olhando todos as necessidades de segurança que existem nesse contexto, O Mauro perguntou também sobre a questão de assalto e furto nos pontos, a gente não tem registro disso, Mauro, porque as pessoas, principalmente os furtos, de celulares, de pessoas que estão ali. Ele é muito frequente, Eu mesmo, eu pego ônibus ali na Barra Funda e assim é frequente, a gente tá e fala assim, moça, guarda o seu celular porque eles passam de bicicleta, eles pegam. E isso não é registrado, as pessoas nem fazem um registro e não fazem o registro foi no ponto de parada XYZ. A Gente não tem esse registro mesmo, tá As questões da Otima, Com relação aos paiis, é, eu, sinceramente, eu acho que talvez a SPOBRAS é que poderia responder porque eu imagino que tenha alguns padrões, estabelecidos, não sei o Musse, eu não sei que ele já tá aí, se ele tiver algum esclarecimento adicional. Se ele puder acrescentar, mas realmente assim, sobre como é aquela questão da colocação, da propaganda do Painel, Eles estão colocando paiis novos e tudo nos pontos. O Painel é inclinado, Então eu imagino que isso é deve ser discutido sob o ponto de vista de segurança, da visibilidade até talvez também com a CET. Não sei, tá Enfim, e ainda sobre a Câmara temática, aí eu acho que caberia talvez a Michele ou alguém, não sei se tem alguém da Cetran, , que responderia sobre esse tema, mas não consigo me posicionar sobre isso. Acho que eu passei pelo menos nos pontos principais que já foram comentados. Agora eu acho que tem mais gente para falar, não é isso Vamos seguir então.

**Michele Perea Cavinato** - Seguindo Rosilda quer complementar alguma coisa antes de seguir as perguntas.

**Rosilda** - É, eu acho que eu só complementaria a questão do caminhamento dos pontos que eu acho que a gente tem isso, Olívia, a gente tem um índice de caminhamento também de pontos, não é na cidade e se eu não me engano, a gente tem alguma coisa, a gente pode verificar. Eu imagino que a gente tenha esse percentual, mas eu não tenho certeza. Então a gente só precisa confirmar. Para esclarecer depois

**Michele Perea Cavinato** - Então, Richard.

**Richard Melo da Silva** - Oi, bom dia, eu tenho uma questão pontual, desculpa se não ficar bonito aqui, porque eu estou dentro do 847, mas é uma questão pontual sobre um ponto de ônibus que fica ali na Praça Charles Miller que tem um problema de cadastro, porque lá na SPTRANS, deve fazer paradas, 5 linhas, 208M, 408 a, 917M, 6232 e N202. Só que esse ponto ele fica à direita e todas a maior parte dessas linhas elas precisam fazer uma conversão à esquerda, então a única linha que efetivamente para ali naquele ponto é a 408A. E é necessário fazer atualização desse cadastro aí junto a SPTRANS, porque muita gente acaba confundindo, vê lá sua a sinalização, ver que passa a linha para Santana, Morro Grande. Espera lá e quando vai ver o ônibus chegou, o ônibus passa

direto. Direto não, Ele vira à esquerda e não atende ponto. Ele fica bem de frente a aquela área aberta da praça, onde tem a ferinha e tal.

**Olivia Aroucha** - Vamos avaliar, vamos verificar.

**Richard Melo da Silva** - Obrigado.

**Michele Perea Cavinato** - Obrigada Richard. Lea?

**lea Lopes** - Bom dia. Meu nome é Lea, eu tenho estado locada na SMT e tenho dado apoio nos assuntos de geocodificação e em particular, a referente aos pontos de parada, eu vi agora uma oportunidade de falar de um trabalho que nós temos desenvolvido, em particular o Dawton tem tocado esse trabalho, tenho dado apoio nisso. Que é referente às paradas finais dos pontos iniciais e finais aonde nós vimos uma oportunidade de ingerirmos ali, alguns para ciclos. Em função de uma integração com o sistema cicloviário tanto existente quanto o proposto, eu fiz alguns levantamentos, E nesse, numa nova etapa auxiliar, está fazendo agora de uma nova inserção de sistema cicloviário de uma proposta de nova inserção de sistema cicloviário. Eu verifiquei muitas paradas finais, próximas ao sistema do existente ou sistemas propostos. Então é eu percebi que muitas delas, por estarem praça, já tem por si uma possibilidade enorme de absorver essa integração entre modos. Então, eu não sei se era oportuno falar agora especificamente, desse assunto, no entanto, como vocês estão tratando. Até várias paradas finais iniciais, eu creio que era um momento bom para darmos início a essa é conversa. Obrigada.

**Michele Perea Cavinato** - Obrigada, Lea. Olívia, Rose, querem comentar alguma coisa

**Olivia Aroucha** - Não sei, Rose aí, mais do planejamento estratégico. Mas assim, eu acho muito interessante. Lea, acho que vamos sentar e discutir, porque isso, isso é muito importante pra gente, A gente tem pontos para ciclos e as vezes até uma estrutura maior nos terminais, mas na rua a gente quase não tem e a gente sabe que esses pontos às vezes os pontos finais são carentes, Isso vai de encontro àquela questão que o Mauro comentou que às vezes a gente não consegue atingir, não consegue adentrar totalmente alguns bairros por problemas de viário mesmo, de acesso, E a gente criar uma estrutura em que o usuário ele possa vir de bicicleta e deixar a bicicleta ali, Eu acho assim, o potencial, a análise do potencial é legal, , que é o que eu acho que vocês estão fazendo. E aí a gente precisa depois sentar e discutir, porque Acho que o ponto mais importante é assim é, como é que fica a guarda dessas bicicletas não é que eu acho que o usuário, se ele não tivesse segurança de que ele vai pegar o ônibus e na volta a bicicleta dele vai estar lá, Talvez isso não, esse potencial, apesar da gente tentar viabilizar, ele não se sustente, vamos dizer assim, mas acho ótimo porque eu acho que tem lugares que realmente seria uma solução ideal para todos. Obrigada, Lea.

**Rosilda** - Só complementando, Olívia, é nós temos algumas conexões, que não são pontos e não são terminais, , de integração, mas são conexões que tenham uma certa infra-estrutura nesses pontos, eu acho que é possível estudar, mas tem que estudar cada uma delas, Não são todos os pontos que tem infraestrutura, que tem fiscal que fica o tempo todo, Então essa guarda das bicicletas é realmente muito complicada, mas eu acho que tem pontos que é possível sim. Só precisa estudar junto.

**Dawton Roberto Batista Gaia** - Acho que só complementando rapidamente essa nova proposta na verdade, nós estamos no início de um estudo que foi apresentado e inclusive ao secretário, são +317, 318 km a mais, fora do que já tinha sido planejado na meta da prefeitura. Então, o objetivo é consolidar um plano de 1400 km até 2024 deixar consolidado significa estudar efetivamente essa nova rede cicloviária deixa ela consolidada a ponto de ser contratado, de serem contratados, esses projetos. Nessa gestão ainda ou para a próxima gestão. Então é um módulo diferente de olhar, é um

olhar diferente para essa rede cicloviária, onde ela, ela passa a ser além de ser uma rede cicloviária, é uma intervenção urbana, então onde essas integrações sejam estudadas efetivamente. Claro, em alguns casos vai ser muito mais fácil, Isso é o que a Olívia colocou, entendeu Vai ser fácil essa implementação, em outros casos, teremos que ter algumas parcerias com o objetivo de atender essa demanda. Nós estamos falando da última perna onde realmente existe esse problema, dessa integração e desse complemento da rede, por problema de geometria, de topografia, as pessoas chegam lá nas redes, nas suas residências.

**Michele Perea Cavinato** - Obrigada, Dawton. Kátia Canova?

**Katia Canova** - Bom dia. Eu vou reiterar alguns pontos que já foram colocados, mas eu tenho observado especialmente algumas vias talvez estruturais ou coletoras, eu não sei exatamente, não fui chegar a classificação, mas tem um caso que eu tenho observado mais frequentemente da avenida Angélica, por exemplo. Tem algumas situações aí de sob 3 aspectos, Eu vou comentar a colocação, o posicionamento dos pontos de ônibus, o posicionamento da publicidade e depois até uma observação sobre o canal do 156. Que eu já fiz observações e reclamações técnicas documentadas, com fotografias, E tive resposta a mais pífia possível. A não resposta foi uma resposta que não respondeu absolutamente nada. Foi lamentável a qualidade da resposta que foi recebida. Bom, então, voltando ao primeiro ponto, que é o seguinte, como Olívia mesmo já comentou. Avenida Angélica. A gente tem um ponto que é extremamente crítico, que é o ponto do parque Buenos Aires. Ele era um ponto extremamente bem acomodado na porta do parque, ao lado de uma banca de jornal com uma calçada larguíssima com Baia para o ônibus poder estacionar com muita tranquilidade, com muita segurança, e foi deslocado para a esquina que tem conversão à direita que é uma esquina, esse parque tem muita prática, onde os moradores do bairro costumavam correr em volta do parque. Então essa esquina, especialmente da avenida Angélica com a Alagoas, com a Rua Alagoas, ficou exatamente a visão do inferno, caos, além do que, do ponto estar deslocado para a esquina, tem árvore, o que é muito bem-vindo, A árvore está ali, está ali há muito tempo, ótima sombra. É ambientação saudável urbana, é o que todo mundo deseja. Só que o ponto na esquina, ele estrangulou a passagem. E se não bastasse isso, ainda foi instalado um Painel de publicidade, estrangulando ainda mais, quer dizer, não tem justificativa técnica, não tem assim, um olhar técnico, não tem a menor fiscalização desses serviços que foram colocados. Porque se instalou exatamente assim, não tem justificativa de segurança, nem para pedestre, nem para motorista, nem para o ônibus, para nada. A calçada ficou extremamente estreita, uma passagem estrangulada, então todos os bons serviços que a gente tinha ali foram tirados. Foi o desserviço isso, desserviço em série. Outra situação em relação aos painéis de publicidade também está um pouco mais acima perto do ponto mais próximo do hospital Sabará. É um hospital infantil com muita circulação de pedestre, inclusive. Também foi instalado um Painel de publicidade, um segundo Painel, porque já tinha um, então tem um segundo Painel de publicidade, foi esse que eu fiz a reclamação no 156 e não tive qualquer resposta, foi completamente assim ignorado. E o segundo Painel de publicidade foi instalado perpendicular ao leito carroçável, no alinhamento de um canteiro de árvore que está lá, sei lá, uma árvore adulta de muitos anos. Ou seja, é ruim para passar carrinho de bebê que passa muita gente com carrinho de bebê. É ruim para passar, não tem a faixa livre mínima não foi deixada, não foi respeitado 1 m e 20 numa calçada, que deve ter 4 m, 3 m e meio. Quer dizer, é um cuidado nenhum, nenhum, da empresa que instala, de quem fiscaliza, de quem projeta. É zero cuidado numa avenida que tem ônibus que estava ao lado de um hospital que tem um trânsito de pedestres muito intenso, de carros também. Quer dizer, é a impressão que dá é que é, não sei, não tem ninguém olhando para isso e eu sei que não é verdade. Então a gente tem que reforçar essa situação. Infelizmente é isso.

**Michele Perea Cavinato** - Obrigada, Katia. Rosilda, quer fazer algum comentário

**Rosilda** - A gente vai anotar e vai verificar, agora a questão da publicidade realmente é ótima. Não sei se seria interessante a gente chamar alguém de SPOBRAS para até nos esclarecer alguns pontos que até a gente não sabe, E, principalmente, com relação à publicidade que eles instalam, sempre foi um problema, desde o início do contrato com a Ótima, isso sempre foi um problema. Essa instalação dos painéis, às vezes muito próxima, às vezes distante do ponto e comprometendo mesmo a passagem de pedestre, de carrinho, de cadeirante. Então, mas SPOBRAS que conseguem responder isso, infelizmente. Agora esse do remanejamento do ponto do parque Buenos Aires. Eu acho que a gente coloca aqui para equipe lá de pontos e abrigos, verificar por que ele foi deslocado, por que ele foi remanejado e isso que você apontou

**Katia Canova** - Provavelmente é por conta de algum número de pedestres que atravessavam a rua no meio da quadra onde é a posição do ponto. Mas é, eu sei que essa é uma equação difícil. Mas talvez a melhor solução fosse colocar uma terceira faixa de pedestre no meio da quadra e não deslocar e criar todo esse caos que foi criado. Foi uma solução que ali foi muito ruim.

**Rosilda** - Como a Olívia disse, nós temos mais de 20 mil pontos e por incrível que pareça, é caso. A nossa equipe de pontos de abrigos é, vocês não imaginam, mas ela não tem 10 pessoas, para uma cidade desse tamanho e envolve a maioria das solicitações, envolve vistorias. Apesar do GEOSAMPA, nos auxiliar enormemente, porque hoje a gente consegue ver largura de calçada, largura de via. Apesar de tudo isso, a gente precisa ir lá porque precisa ver as interferências que tem, inclusive, subterrâneas, não é Então, é ponto a ponto mesmo. E esse caso a gente vai anotar e a gente vai verificar. Kátia pode ficar tranquila.

**Katia Canova** - Agradeço.

**Michele Perea Cavinato** - Obrigada, Rose. Então seguir aqui, eu acho que agora passa para a parte do Marcelo, Não estou vendo mais inscrições esse primeiro bloco.

**Mauro Calliari** - Eu gostaria de ...desculpa, é só porque eu acho que a gente precisa encaminhar assim. A gente acabou de descobrir que a área responsável por, vou dizer, fiscalizar e orientar a Ótima não está aqui. A gente achou que sim, porque é uma questão que diz respeito justamente à qualidade dos pontos e tudo mais. Eu, acho até estranho que não sejam vocês, porque vocês são as pessoas que conhecem profundamente isso. Temos um problema na prefeitura, que quem é responsável pela publicidade de uma empresa que é terceirizada, , que é uma concessionária e que não deixa passar carrinho de bebê e isso é muito frequente. Então eu gostaria de pedir aqui, talvez ao Dawton secretário, já a gente já deixar, quem é que vai, quem nós vamos chamar, é a Otima, é a SP Parcerias é quem, E também acho que ficou uma outra pendência, que é assim, todas as reuniões a gente fala, tinha um secretário que concordou em ter a Câmara temática de transporte público. Aqui está presente o secretário, se a gente ouvir dele falar assim, não vai rolar agora. A gente para de falar desse assunto, se ouvir dele agora, falar sim, vamos voltar a discutir isso daqui a 2 meses, a gente pauta. Porque eu acho que a gente fica perdendo tempo falando, olha, podia ter, mas não tem, vai manter nessa gestão uma nova Câmara temática de ônibus ou não, porque se não for ter. A gente marca dia 1/01/2025, beleza. Eu não tenho problema com isso, só que eu acho que a gente perde tempo ao não encaminhar. O secretário está aqui, ele pode já dizer, ó assim, ó, vale a pena voltar ao assunto ou não vai ser feito. Eu acho que é importante a gente ter um feedback agora, obrigado.

**Rosilda** - É respondendo o Mauro. A versão do contrato da Otima é a SPObras quem faz realmente. Então nós encaminhamos, todos os pedidos, o croqui, como Olívia explicou, é encaminhamos a relação da informação ao usuário das linhas que passam em cada ponto de parada. Mas realmente quem faz a gestão com a Ótima é a SPOBRAS

**Olivia Aroucha** - E só para complementar Mauro, a gente acompanha, mas não tem nenhuma ação, E essa concessão, quando ela foi feita, eu não estava aqui, mas eu conheço um pouco o histórico, Foi uma briga de forças daquele momento, E a SPTRANS perdeu, vamos dizer assim e a SPOBRAS levou, E uma das coisas assim mais absurdas é o prazo, 25 anos. Para que isso E aí, além disso, é a questão da propaganda, é ela que sustenta o contrato, Ou seja, o poder público não entra com dinheiro nenhum então precisa tomar muito cuidado com isso. Como é que, por exemplo, eu estou fazendo uma pergunta gerica que quase que como uma usuário, como vocês, como é que a SPOBRAS consegue saber quanto que a ótima arrecada com aquela propaganda, se cobre ou não cobre os custos, Então, tem uma série de questões que que envolvem realmente esse contrato e aí eu acho, eu me comprometa da gente fazer uma conversa nós, a SPTRANS com a SPOBRAS para dizer olha, o povo quer saber, então para eles virem aqui, acho que a SPOBRAS que tem que vir, não é Ótima, A SPOBRAS. E assim, esclarecer, o que tiver de errado que a gente não pode corrigir mais. Tem que ficar claro para todo mundo, para a gente não ficar sendo cobrado de uma coisa que a gente não consegue resolver e mesmo assim continua sem ter resposta, Eu acho que o mais importante é a resposta, como você mesmo falou sobre a Câmara temática, eu acho que esse também eu não sei se tem alguém da Setran, Michelle é SMT. Eu não sei se tem alguém da Setran aqui, mas eu me comprometo a encaminhar esse assunto junto à Setran. Nós temos perna para fazer, vamos fazer, Não podemos mudar, então vamos dar uma resposta e vamos tratar isso como um plano, um projeto, sei lá, Enfim, , Michele, que a nossa parte, apesar de ter demorado bastante, foi muito bom, foi muito rico. Eu agradeço as colaborações, as contribuições, os comentários de todos. Os assuntos que ficaram pendentes, A gente vai dar uma olhada e Rose traz individualmente ou no CMTT numa próxima reunião as respostas. Obrigada, gente.

**Michele Perea Cavinato** - Obrigada, Olívia, até se vocês conseguirem dar um retorno antes da próxima reunião, nós encaminharemos aqui via CMTT tanto para Kátia, quanto para o Richard que falou do ponto da Charles Miller, nós podíamos convidar SPOBRAS para a próxima reunião? O que vocês acham para pontuar só sobre os paiis, sobre a publicidade que foi levantada e com relação à Câmara temática, eu acho que nós podemos conversar tanto com o secretário Celso como com secretário executivo Dr. Gilmar, e também trazer um retorno ao grupo. Dawton, pode encaminhar dessa forma

**Dawton Roberto Batista Gaia** - Sem dúvida, é isso mesmo. Tanto o secretário-executivo, quanto ao secretário Celso esse encaminhamento e mesmo porque quem tem que assumir essa pauta é a SPTRANS, Todos os assuntos referentes a transporte coletivo, tem que ser tratado nessa direção.

**Celso** - Eu concordo com isso também, ouvi o Mauro atentamente, e vamos encaminhar dessa forma. Mas eu acho importante a gente discutir sim, porque todos esses temas, porque a gente fica a par. Por mais que a gente depende da SPOBRAS, eu acho que é importante a gente estar à par de tudo isso para que a gente possa dar, acompanhar e dar encaminhamento.

**Michele Perea Cavinato** - Obrigada, secretário. Então seguindo aqui, acho que o próximo bloco é da SPTRANS. Marcelo está por aqui para conversar com a gente. Melhorias nas devolutivas do 156.

**Marcelo Almeida** – Bom dia, meu nome é Marcelo. Sou da assessoria técnica da diretoria de operações. Pediram para fazer um resumo de como é o fluxo das demandas do 156 na SPTRANS eu fiz uma apresentação...

**Celso** - Só uma pergunta, não tem ninguém da SETRAM aqui?

**Michele Perea Cavinato** - Tem sim, Secretário. Tem a Vanessa GAC e o João Bonett está por aqui também.

**Joao Bonett Neto** - Isso, Michelle. Estamos aqui, secretário.

**Michele Perea Cavinato** - Marcelo, só um minuto para fechar esse assunto Oi, João, pode seguir

**Joao Bonett Neto** – Eu não sei, acho que talvez a dúvida do secretário, seja em relação à Câmara temática, a dúvida do Mauro, a gente tem em relação à Câmara temática de transporte público que a gente tem a dizer é que o assunto ele está sendo encaminhado aqui internamente na Secretaria.

**Michele Perea Cavinato** - Não perfeito. Até a próxima reunião, nós conseguimos dar um retorno ao grupo. Ou até nesse meio tempo, nós podemos encaminhar.

**Joao Bonett Neto** – Sim, a gente pode. A gente já tem uma série de estudos que estão sendo feitos e estamos encaminhando isso junto ao secretário-executivo e junto ao secretário Celso. E na próxima reunião a gente pode sim dar um retorno sobre isso, com certeza.

**Michele Perea Cavinato** - Só resgatando esse assunto. Ele nasceu lá atrás. Acho que em 2018, 2019, quando o senhor Élio fez um pedido de criação de um conselho dividido por regiões e a proposta dada é que se nascesse uma Câmara temática de usuários do transporte público. Eu até resgato esse SEI e te passo depois.

**Michele Perea Cavinato** - Então vamos lá. Marcelo?

**Marcelo Almeida** – Então, falar um pouquinho sobre as demandas e o fluxo aqui dentro da SPTRANS, Hoje, o SP 156 que está, Que é coordenado pela Secretaria municipal de inovação e tecnologia, Smit, não é A principal forma de entrada, solicitações de serviços públicos e fonte de informações da prefeitura. Na parte do transporte público, a SPTRANS tem 2 canais, Central telefônica que a Meta Six, é a empresa terceirizada contratada pela Smit, E o portal de atendimento que é o site da prefeitura, dentro do site da prefeitura. As demandas que a gente recebe são reclamações, solicitações, elogios, Dentro do portal de atendimento e da central telefone, a gente tem 46 cartas de serviço lá, junto com a Smit atendendo 86 serviços, Como a entrada do serviço é feito pela Smit, eles têm um sistema chamado siga RC. Esse sistema faz integração com a gente, com a SPTRANS, pela info trans e através de um link da Prodan. Então toda a reclamação fica dentro da Smit, mas vem uma copia para gente, para gente estar tratando, Após o tratamento das áreas técnicas, é feita uma nova integração. Essa demanda volta para Smit. O público, que é o cidadão acaba recebendo novamente através de 156. Aqui é uma estatística de 2023. A gente aproximando de 40 mil demandas, a gente recebeu até meados de 2 de junho, 2.300 solicitações, 700 elogios e 37 mil reclamações. Essas demandas a gente já tratou e já retornou para o usuário, Esse aqui é um resumo das principais demandas recebidas. As principais, intervalo excessivo das linhas que eu acho que é onde o pessoal mais acabar reclamando não é não atender sinal de embarque e desembarque e tratar o público de forma desrespeitosa, O embarque e desembarque, o tratar o público com falta de respeito, a gente entende como comportamental, A gente acaba tratando junto com as empresas operadoras. Essas seriam os 3 principais das demandas que a gente recebeu em 2023. Internamente, quando é feita a integração do sistema, entra na SPTRANS, Vindo do Siga info, entra no info trans da SPTRANS, as demandas são categorizadas e enviadas para cada setor, Então a gente tem para operação, encaminhadas demandas para as 3 regionais de fiscalização, não é Norte, sul e leste. E aí eles verificam demandas de elogio, reclamação ou solicitação. Aí são mais da parte da operação mesmo. Intervalo excessivo, horário de partida, superlotação do ônibus, alteração de itinerário, limpeza do veículo. Essas demandas são todas feitas pelas nossas regionais de fiscalização. Tem bastante demanda também que vai para o planejamento, Diretoria de transporte. Essas daí são mais referentes à programação de linha, então, solicitam talvez ônibus, maior mudança de tecnologia do veículo, mais veículo na linha, então é analisado pelo nosso planejamento. Dentro do serviço do sistema. Essas são bilhete único, pontos de abrigos, atende, então tem as áreas específicas que



tratam esse tipo de serviço que não é da operação do ônibus, mas é o serviço da SPTRANS. A gente tem um setor de inspeção de frota, que é de vistoria, Então, toda a reclamação de mau estado de conservação de um veículo banco, banco rasgado, um ar-condicionado, ou eles consideram um ônibus mau estado de conservação vai para nós a vistoria. Esse veículo é chamado no pátio, no nosso centro de vistoria. O carro é feito um pente-fino nele, não é Se ele tiver algum problema, ele fica lacrado para operação até regularizar esse serviço. Então, mesmo uma reclamação tipo um banco solto, um banco rasgado, uma campainha com mau estado de funcionamento, é feito um checklist inteiro. Ele tem que arrumar o ônibus inteiro para voltar a operação. Terminais de transferência a gente tem muito pouca reclamação de terminais de transferência, mas existe, Então, quando tem alguma situação de reclamação de limpeza ou algum problema dentro do terminal, a gente trata com as concessionárias, A gente tem a concessionária SP terminais no norte que ganhou há pouco tempo a PPP. Tem do o sul, também. E a SP urbanos tratando dos terminais do leste. Essas demandas são tratadas já com as concessionárias. E as reclamações de tripulação, de comportamento. Por contrato, a gente tem que tratar todas as reclamações comportamentais com as próprias empresas operadoras, , que eles fazem um levantamento, chama operador, verifica o que aconteceu e dá uma devolutiva para nós. Praticamente, esses seriam os assuntos de encaminhamentos dentro da SPTRANS. Só um reforço, Desde 2021, a SPTRANS complementou as diretrizes da política municipal de atendimento ao cidadão a PAC, Conforme o decreto 58 426. Então a gente é auditado lá pela Smit. Então, o setor lá, supervisão de política de atendimento, a gente está no biênio 22-24, não é Então a gente faz todo um planejamento sobre o foco no cidadão, das respostas, Padronização de procedimentos de SPTRANS apesar de a gente ter uma bagagem grande aqui na SPTRANS a gente está tentando proceder isso, capacitação dos empregados, A matriz de capacitação que vem da prefeitura, a gente está treinando os nossos empregados, a implantação do uso de linguagem simples na SPTRANS, teve praticamente curso em quase todas as áreas da SPTRANS. Aí agora a gente está com eles tentando fazer uma avaliação de satisfação do atendimento, apesar que é mesclado, , que o atendimento, começa lá com o atendimento do 156, mas tem um atendimento da própria resposta, E uma avaliação de caracterização do público alvo para gente conhecer qual que é o nosso público alvo. Quem entra no 156 para entrar com alguma demanda para SPTRANS. A gente também tem uma parte interessante, Que contratualmente a gente tem um IQT, não é O índice de qualidade transporte, que afeta as empresas de ônibus, E 2 dos 11 indicadores do IQT, 2 são sobre reclamações. Um é o IRS sobre reclamações de serviço e o outro é o IRO sobre reclamações sobre a conduta do operador. Então é um peso bem grande no indicador da empresa, então a empresa tem por interesse, então diminuindo a quantidade de reclamação, não é A gente tem um setor de qualidade que faz as reuniões na sistemática com as empresas para tentar diminuir essa quantidade. E a gente tem as nossas gerências regionais também, que fazem reuniões mensais com as empresas, pontuando todas reclamações da empresa operadora na parte do sistema, Devolutiva das demandas, Após análise de elaboração das respostas, todas as demandas retornam para o 156, a gente não tem contato direto com cidadão, O SP 156, que acaba dando retorno. Sempre 100% das demandas são respondidas, retornadas não é, 99.7% delas. A gente manda dentro do prazo da carta de serviços, cada carta de serviço tem um prazo, as vezes é 20 dias, 25 dias. Mas hoje em dia a gente está desde o ano passado com 99.7 das demandas dentro desse prazo. Às vezes demora um pouco, porque tem que as vezes a pessoa reclama por várias áreas, Então esse processo tem que rodar várias áreas, pontos de abrigo ou fiscalização, planejamento, então, às vezes demora um pouco, mas a gente está atendendo quase 100%. E a média é 7 dias, o tempo médio de permanência nessas demandas. Então a gente está com um tempo bom de resposta para usuário. Bom, foi sucinto, mas era meio que o fluxo que eu apresentei. Se tiver alguma coisa que eu possa ajudar, tirar dúvida.

**Michele Perea Cavinato** - Marcelo, obrigada. Caíque?

**CAIQUE ALVES DE SOUZA** - Bom dia, obrigado pelas explicações, E no caso, o que acho que falta, assim, um pouquinho a gente pensar é que 156 ele não é, embora ele tenha todo esse fluxo, , a gente sabe que tem mais pessoas trabalhando com isso Ele não atende exatamente às necessidades da população. Digo no sentido de, nós estamos falando de uma população que aponta diversas falhas do sistema. O carro embarcando com porta aberta, carro sujo, ponto, abrigo de ônibus com problema, letreiro de ônibus que está difícil ler hoje em São Paulo devido a aquela bagunça de letreiros desenhados. Falta de padronização, ônibus demorando, ônibus lotado. Enfim, a população aponta essas questões e quando a gente vai, a gente recebe da SPTRANS, a resposta é “Está sobre a demanda programada”, está sobre Nunca é aquilo que a população precisa. Aí no outro dia a população vai pegar o mesmo ônibus, vai pegar aquele mesmo problema. Aquele problema permanece. A resposta do 156 permanece a mesma, a resposta padrão. Eu costumo abrir bastante, 156, até mesmo por conta do CPM solicitar isso, Lá na subprefeitura a gente sempre faz 156, então eu tenho esse hábito e é muito curioso que se você pega a resposta de hoje, mês passado, o ano passado é a mesma, de todas as solicitações a SPTRANS. Eu elenquei 2 respostas aqui, inclusive que eu vou colocar aqui no chat, que é questão de letreiros, que é uma demanda que está difícil você ler ônibus, saber o letreiro do ônibus hoje em São Paulo, porque qualquer pessoa que tem um pendrive e um aplicativo de configuração de letreiro faz conexão e coloca em qualquer leiteiro de ônibus e errado. O letreiro está escrito com nome incorreto e passou, a SPTRANS respondeu, como se não tivesse nada. Como não foi encontrado nada e no mesmo e depois que eu li essa resposta, no dia seguinte estava o mesmo ônibus, com o mesmo problema, com o mesmo erro. Eu já reclamo da linha 3064, que está lotada. Já falo que ponto de ônibus tá com problema. A gente está apontando, o pessoal que mora no Vargem Grande não tem regime noturno, está pedindo a volta dos ônibus, e as respostas sempre padrões, fica difícil você confiar num sistema do 156 você, a população, tentar melhorar o transporte, apontar o que está acontecendo e não está sendo ouvida. Tá, eu entendo toda sua organização para que seja respondido em tempo, só que não dá para você ter uma resposta simplesmente padrão que não leva em consideração o que a população está pedindo. Então, essa questão que precisa ser apontada, principalmente, a população não é ouvida e ela precisa. As respostas precisam pelo menos ter um pouquinho de senso, pouquinho que contemple essa população. Obrigado.

**Michele Perea Cavinato** - Obrigada Caíque. Marcelo quer comentar alguma coisa?

**Marcelo Almeida** – Bom Caíque, eu entendo que as reclamações chegam nas áreas técnicas para avaliar, Eu sei que a fiscalização acaba verificando se a empresa está cumprindo a ordem de serviço, as vezes a pessoa reclama que a linha está com superlotação, mas a empresa não está cumprindo. Então, de repente tem que ser cobrada a empresa, Que é o que a nossa regional faz, nossa regional de fiscalização. Então, primeiro parâmetro para planejamento estar avaliando a situação de uma linha de superlotação, é saber se está sendo cumprido 100% fielmente as ordens de serviços. Então isso é avaliado também, Referente ao letreiro, toda linha tem sua ordem de serviço, não é Nessa, que a gente chama de Oso fala, qual que é o letreiro tem que ir via tal sentido, Eu realmente peguei o número dos 2 BAs que você citou depois eu posso até dar uma reforçada lá com a regional para verificar o que que aconteceu nesses 2 sentidos, não é Agora a insatisfação da resposta, todas nossas cartas de serviço tem um item lá que fala sobre a manifestação sobre o serviço. Que fala sobre quando não receber a resposta no prazo ou quando discordar com a resposta, a gente tem um canal que é nossa ouvidoria da SPTRANS da ouvidoria@sptrans.com.br, então a gente, segunda instância, a gente tem algumas demandas que a pessoa não gostou. Eu pedi para verificar o que você comentou do letreiro, ou uma superlotação ou a demora da passagem ou o Abrigo. Eu pedi pra verificar se o Abrigo realmente está bem colocado, então às vezes a gente tem como segunda instância a nossa ouvidoria. Então quando entra pela ouvidoria, ela trata direto através do SEI, diretamente com a área técnica para ver se a resposta realmente é aquela mesma. Então é isso.

**Rosilda** - Eu gostaria só de complementar que elas, essas reclamações, elas são importantes para SPTRANS por conta de subsidiar, inclusive, onde a nossa fiscalização vai, por exemplo, é fazer uma estatística dos locais, como as linhas com maiores reclamações. Nós temos na equipe que trabalha com as reclamações do 156, uma estatística que levanta as linhas mais reclamadas, as linhas que tem melhor atendimento não só as mais reclamadas, mas as que têm melhor atendimento, isso por empresa, por lote, por tipo de linha. Isso auxilia demais a nossa fiscalização a atuar a ir para rua e ver exatamente onde esses problemas estão sendo verificados. Então ele é uma ferramenta também para nós. Além dessa resposta que é dada, que pode mesmo em alguns casos, ir uma resposta meio padrão. A empresa foi autuada. Realmente, a empresa vai ser autuada. Se ela não está cumprindo as viagens, ela vai ser autuada e ela, como o Marcelo falou que esse índice entra no IQT ela vai ser penalizada inclusive na remuneração dela. Então aí a reclamação para nós, ela é muito importante. É muito importante que o usuário faça essa reclamação e a gente faça essa estatística de que tipo de reclamação venha. Então, nós estamos falando de 40 mil reclamações, só que a gente tem na cidade de São Paulo, depois da pandemia, um total de embarques por dia de quase 8 milhões de viagens, Estamos falando de 40 mil, a gente sabe que a gente pode poderia dobrar isso, Porque não são todas as pessoas que reclamam mesmo, nós temos consciência disso, mas é uma ferramenta para subsidiar a nossa fiscalização. Para subsidiar o nosso planejamento, para subsidiar o nosso dia a dia, em contrapartida, também, melhorar a operação do nosso concessionário, porque ele também vai sentir no bolso esse problema que as linhas que ele opera, vem causando. Obrigada.

**Michele Perea Cavinato** - Obrigada, Rosilda. Sandra?

**Sandra Ramalhoso** - Então, o que eu queria falar é o seguinte, esse canal do 156, ele é um balcão de recepção, então você chega lá, vomita tudo, todas as reclamações da cidade nesse 156, e ele dá respostas padrões, mas não há resolução de problemas. As pessoas, quando procuram 156, elas têm a esperança de que aquele problema vai ser resolvido e que não é o que acontece. Ela simplesmente encaminha e manda uma resposta padrão. E aí então, o usuário, munícipe fica esperando, E fala, não, tenho vários protocolos. Eu tenho vários protocolos e nenhum de resolver o problema. Esse que é o problema do 156, ele vira um balcão, então eu acho que é um grande balcão de recepção e eu acho que deveria até haver uma campanha de informação ao munícipe de que não é porque ele fez uma reclamação no 156 que ele vai ter a sua questão resolvida, muito pelo contrário, ela vai ser acrescida numa estatística para que, provavelmente, futuramente, nessa estatística. Ela consiga, então se tiver muitas reclamações da mesma coisa, aí poderá talvez ser atendida. Então eu falo isso não só quanto a SPTRANS, mas eu falo enquanto 156 no geral que realmente é decepcionante, frustrante, para quem queira resolver esse problema.

**Michele Perea Cavinato** - O Marcelo quer comentar

**Marcelo Almeida** – Bom, reforçando que todas reclamações, apesar de serem entrada no 156, todas reclamações que entram nas SPTRANS, tem a área técnica que trata isso, A parte de operação já gente sabe que São Paulo é uma cidade complicada de trânsito, tem muita reclamação sobre o intervalo, demora de ônibus, mas a gente tem muitas situações que acabam prejudicando a operação da linha, mas todas são tratadas. Acho que o entendimento da recepção 156 é a centralização de informação, Mas a área técnica eu acho que chega para SPOBRAS, para CET, eu acho realmente a área técnica tem condições de avaliar e verificar como tratar cada demanda,

**Michele Perea Cavinato** - Obrigada. Caíque, você levantou a mão de novo?

**CAIQUE ALVES DE SOUZA** - É só se eu puder só fazer um breve comentário tá, é Então eu acho que não pode não ter ficado tão claro. A ideia da população quando procura 156, não é somente ter uma resposta em tempo recorde, a gente quer ter uma resposta que de fato, com o tempo do que a

população precisa. A gente entende, o Marcelo deixou muito claro que não, a gente se empenha em responder, OK, você se empenha em responder, mas essa resposta ela de fato, está contemplando a população Ela de fato será que não é possível ampliar esse tempo, eu falo que assim, eu prefiro que demore um pouco mais, desde que seja uma resposta que seja feita uma análise que seja feito um acompanhamento, que gere dados, a posteriori do tipo é, tenho linha tal, reclama, reclama, reclama, reclama todo mês porque tem aquele com aquele consolidado que é mandado de 15 em 15 dias para as garagens. Eu já trabalhei no sistema, eu sei como puxa 156. Como é tratado esse 156 nas garagens Mas pra SPTRANS, você está vendo que todos os dias a linha 4310 tem tantas reclamações sobre a mesma coisa, não é o caso de começar a atuar de fato neste problema, ou só responde para o munícipe fechar essa informação O que a gente coloca aqui quando a gente passa 156, a Sandra, ela deixou bem, deixou de forma excelente, virou um balcão só de reclamação. Deixou ali informação lá na caixinha de sugestões e acabou. Não é isso. A gente, quando a gente pede via 156 é porque é uma dor que a população está sentindo e que ela precisa ter uma resposta à altura dessa dor, não simplesmente uma resposta padrão que é só pra fechar e segue para o próximo. Eu entendo que são vários, é bastante coisa que a SPTRANS tem que fazer, precisa fazer, envolve outras áreas, mas não basta vocês só darem uma resposta padrão para problemas sentidos. Inclusive, é por isso que essa do letreiro eu deixei bem claro. Eu até pedi para que fosse, que tivesse uma tratativa melhor, porque ela deixa claro 2 pontos, o nome da linha tá errado. O letreiro é Jardim Vilma Flô, está Jardim Vilmar Flô, já tem um erro de cara da linha. Segundo o itinerário dela, o nome dela, o desenho, desenharam uma fonte, que não foi a garagem foi busólogos, enfim que tem pendrive, meteram no carro e deixaram. Como que me respondem que foi feito uma vistoria e foi aprovado e no dia seguinte tá o mesmo problema Então fica muito difícil você confiar no 156 quando o problema permanece, só respondeu e fechou minha 156, beleza, está resolvido. Mas o problema de fato foi resolvido. Essa é a grande questão que a população pede. Quando a gente manda 156, entendeu Acho que esse é o ponto central, não é só responder e fechar 156, é responder, solucionando esse problema e gerando dados. Se o problema do letreiro está com problema de configuração. Não é o caso da SPTRANS propor uma padronização. É isso que a gente pede, que assim a gente até reduz o número de 156 na própria prefeitura, é menos trabalho para vocês, quando o problema tem um histórico e vocês resolvem pelo histórico, é isso que eu tô querendo dizer. Obrigado.

**Rosilda** - Caíque. Eu acho que o Marcelo não respondeu que ele trata as informações. Essas reclamações, sugestões do que for, elas são encaminhadas para as áreas. As áreas vão fazer fiscalização, vão verificar no GPS dos ônibus eles. Essa resposta ela sai de acordo de uma análise de uma determinada área, seja ela qual for, pode ter problema. Como você está falando do letreiro Claro que pode. Mas você pode reencaminhar, falou. Olha, não foi atendido, pode rever E isso pode acontecer, é isso pode acontecer. Então, não é que não se trata Claro que a central 156 ela recebe, ela é uma central de recebimento de fonte de reclamação, sugestão do que for necessário da cidade de São Paulo, mas ela encaminha para cada empresa. No nosso caso, isso que o Marcelo explicou e todas as áreas da SPTRANS recebem. Dessa nossa área, dentro da SPTRANS. Nós temos uma área específica que recepciona essas reclamações e encaminha para as áreas responsáveis como ele explicou. E cada área faz clara avaliação necessária de cada uma dessas reclamações. Se for necessário mais tempo, creio eu aqui que vai ser colocado, não vai ser respondido nos 7 dias que ele falou. Mas análise vai ser feita. Marcelo se quiser complementar.

**Marcelo Almeida** – Sim, reforçando que você comentou Rosilda. A base de dados é usada pelas áreas técnicas, pelo planejamento, pela fiscalização, como pelas empresas operadoras, Então, a intenção dele sempre está na melhoria, Eu sei que pontualmente pode ter ido alguma resposta insatisfatória, por isso que a gente tem a segunda instância, Mas a gente usa também a base de dados para tentar melhorar o sistema. E apontar o que pode ser melhorado. Referente aos 7 dias. A gente tem

demandas que são simples, não é Atender a um pedido de alteração de atendimento, o bilhete único é uma solicitação porque não chegou o bilhete único. São coisas que são fáceis de atendimento, A gente tem sobre o ponto de abrigo, eu não vou falar que a gente trata o ponto de abrigo nos 7 dias, Ou buraco no corredor e eu falei, os 7 dias é a média de atendimento, Existem tratamentos que levam 30 dias, não é E tem coisa que a gente responde rápido porque a pessoa responder que não tem um ônibus na linha e a gente sabe que tem uma paralisação na garagem, teve um evento, teve um problema, a isso a gente consegue tratar rapidamente, Mas cada reclamação é seu tempo, não é a área técnica não tenta acelerar realmente para estar dando esse retorno.

**Dawton Roberto Batista Gaia** - Só queria avisar que o secretário foi tratar um problema de agenda, Ele tem outras reuniões e ele vai ter que sair da nossa reunião aqui. E ir para outras reuniões. Por favor, Celso.

**Celso** - Pessoal, eu vou pedir desculpa a todos. Eu preciso me ausentar por questão de agenda, e o Dawton e a Michele, meu pessoal vai acompanhar até o fim depois eles me passam um resumo do que aconteceu, Obrigado a todos e um bom dia e uma boa reunião.

**Michele Perea Cavinato** - Então vamos lá. Segunda pauta o projeto de lei orçamentária anual PLOA. O João vai apresentar para nós.

**Dawton Roberto Batista Gaia** – Só esclarecendo o que nós tratamos na pré reunião é que esta pauta é apenas uma pequena apresentação e que nós não vamos abrir para o debate aqui, porque tem uma reunião extraordinária para o dia 27.

**Michele Perea Cavinato** - Dia 19, o João pediu pra alterar, se for possível, se todos concordarem.

**Dawton Roberto Batista Gaia** - Claro, reunião extraordinária dia 19.

**Joao Bonett Neto** - Obrigado, Dawton, Michele. Então a gente fez na reunião prévia de definição de pauta e havia uma solicitação de que a gente discutisse o processo de planejamento orçamentário para o ano que vem, Já que é agora no mês de julho, a prefeitura inicia esse processo, Todas as secretarias estão preparando o orçamento, O projeto de lei orçamentária para o ano que vem. E existia, enfim, a possibilidade da gente fazer nessa reunião, essa discussão. Na reunião de hoje, A discussão sobre esse processo. Alguns conselheiros fizeram um apontamento, De que talvez fosse melhor reservar uma reunião específica para a gente fazer essa discussão com mais calma e houve o pedido de que fosse feito uma explanação sobre como funciona esse processo, para que a gente pudesse qualificar o nosso debate, a nossa discussão na próxima reunião tá Então, a ideia dessa apresentação que a gente vai fazer aqui que a gente preparou nas últimas semanas é compartilhar o máximo de informação possível, Sobre esse processo, como ele funciona para ir para aí Sim, de fato, na próxima reunião a gente discutir especificamente o orçamento da Secretaria para o ano que vem, os projetos, as atividades que a gente está imaginando para o ano que vem, tá bom Essa é uma apresentação que a gente, baseou numa apresentação feita há poucas semanas pela Secretaria da fazenda. Vocês vão ver que inclusive alguns slides, a gente puxou de lá. E é isso, então a gente gostaria de apresentar para vocês. Talvez a gente não tenha muito espaço para fazer essa discussão hoje, não é Talvez seja mais questões de ordem que vão aparecer mas, justamente porque a gente vai ter essa reunião daqui a alguns dias, Daqui a algumas semanas para gente poder discutir especificamente o nosso orçamento, tá O projeto, a PLOA , que a gente fala que é o projeto de lei orçamentária anual, ele, na verdade, é um instrumento de planejamento, Ele faz parte de um conjunto de instrumentos de planejamento. A LOA em sim, ela é determinada por esse conjunto de instrumentos de planejamento. No meu caso, aqui do planejamento, dos planos orçamentários, Dos instrumentos orçamentários que é o plano plurianual, O PPA, que é feito a cada 4 anos, no caso, a gente está no 2022 a 2025, tá Também existe a lei de diretrizes orçamentárias, a que vai dizer que

quais são as diretrizes orçamentárias para o ano, isso é uma lei anual e a própria LOA que começa a ser elaborada agora na metade do ano. A gente vai explicar o calendário certinho que nos foi passado pela Secretaria da fazenda, mas ela começa esse planejamento agora, esse processo ele começa agora. Então é um momento oportuno para a gente fazer essas discussões e ele é aprovado no final do ano pela Câmara. Além desses instrumentos de planejamento orçamentário. A gente tem os planejamentos, É de mais longo prazo, de médio, longo prazo, que é o caso do plano diretor, do agenda 20 e 30 e do próprio programa de metas e também dos planos setoriais. Aqui, no nosso caso, a gente está falando do plan mob, Esses instrumentos, eles é vão conformar a LOA, O nosso orçamento para o ano que vem. Então, de certo modo, esses instrumentos, eles acabam limitando um pouco, a nossa flexibilidade que a gente tem nessa definição do orçamento, mas é por um bom motivo, Isso vai garantir que todas as nossas ações orçamentárias, o que a gente vai fazer no ano que vem, que vai precisar de recurso, ele esteja conforme com todo o nosso planejamento de longo prazo, com as diretrizes que já foram discutidas e aprovadas anteriormente, Então, na LOA a gente tem as ações orçamentárias, O que a gente vai fazer e vai precisar de um recurso essas ações, elas precisam estar de acordo com uma ação orçamentária que está dentro do PPA e que compõem um programa do PPA. E a gente precisa estar inscrito nesse programa do PPA, do plano plurianual. Então a gente não pode simplesmente pedir dinheiro para qualquer coisa, Então a gente precisa respeitar rigorosamente todas as ações orçamentárias que estão escritas lá dentro dos programas do PPA. Por outro lado, a gente também precisa atender as diretrizes do plan mob, do pde e, principalmente, do pdm, porque são essas, diretrizes que vão ajudar a fazenda, Como a gente está falando de um orçamento que é dinheiro público. Nem sempre eles estão disponíveis E ele precisa ser muito bem gasto esses recursos. Então, o que vai definir essas prioridades é assim, o que vai ajudar na definição dessas prioridades, são os instrumentos de planejamento de médio, longo prazo, como é o caso do plan mob, do PDE, do programa de metas especificamente, Então a gente precisa ter muita atenção a essas diretrizes para a gente definir as nossas ações orçamentárias, E existe também uma preocupação de sempre começar esse planejamento pensando nas atividades que precisam ser mantidas, nas atividades que a gente tem hoje e aí em sequência a gente começa a planejar os investimentos, tá Então, essa é mais ou menos a conjuntura dos instrumentos de planejamento que vão definir o nosso orçamento para o ano que vem, As nossas ações para o ano que vem e cada ação orçamentária, Cada proposta em que vai precisar de uma atividade ou de um projeto que vai precisar de recurso, ela vai se transformar, , ela vai ter associado a ela o que a gente chama de dotação orçamentária, Que a gente colocou aqui, que possivelmente depois a gente colocou também as fontes, onde vocês podem, onde estão disponíveis todos esses dados orçamentários, tanto desse ano e no processo para ano que vem. A gente colocou esse número aqui, esse código, Que representa uma dotação orçamentária. A gente fez questão de é marcar aqui alguns trechos desse código, que é o que normalmente a gente olha, Os que mais a gente se baseia para fazer os estudos do orçamento para fazer essas definições. Acho que vale a pena a gente compartilhar isso com todo mundo, porque isso está disponível, São dados abertos e que podem ser é consultado Então seria legal todo mundo conseguir fazer essa leitura com muita tranquilidade, Dessas dotações, então, aqui, por exemplo, a gente colocou uma dotação que ela é referente à corredor de ônibus, Então, a primeira coisa que a gente normalmente olha na dotação é esse primeiro conjunto de números aqui que vai definir qual é o órgão a que essa dotação pertence, A essa ação orçamentária pertence que no caso, é o 20 é sempre SMT é o órgão e em sequência a gente tem as unidades daquele órgão, no nosso caso a gente tem 2 unidades, basicamente que é a Secretaria executiva, que é o 50 e a unidade 10, que é o que a gente chama, de gabinete da Secretaria, Que é onde é que vai e também está associado a outras dotações. A segunda parte que normalmente a gente olha aqui que a gente fez questão de colocar é o programa PPA, que ele está vinculado, que essa dotação que essa ação orçamentária está vinculada, no caso aqui é o 3009, Que é o programa de melhoria da mobilidade urbana universal e a que a gente tem ação orçamentária, Atividade ou projeto, que essa

dotação está relacionada. Que é o caso aqui é o 1099, é a dotação, A ação orçamentária 1099, relacionada à construção de corredores de ônibus, tá Em sequência a gente tem esse número aqui, que ele pode ser 3 ou 4 que vai definir a categoria econômica dessa ação orçamentária, Se ela for uma despesa corrente, ela vai ser 3 então caso, por exemplo, de compensação tarifária, Ela vai ser 3, Ela é uma despesa corrente, se ela for um investimento, um projeto como um corredor de ônibus num terminal de ônibus, a gente vai colocar ela na categoria 4, tá Ela vai ser uma dotação orçamentária, Uma ação orçamentária de categoria 4. Depois a gente tem os elementos de despesa, então se alguém for abrir esses dados, se deparar com uma série de dotações orçamentárias vinculadas à corredores de ônibus, pode ser que vocês vão ver vários outros códigos, em sequência, porque você vai ter essas mudanças aqui que são relativas a essa parte da ação orçamentária que vai dizer respeito ao elemento de despesa, No caso de corredores de ônibus, normalmente a gente tem 3 tipos de elemento de despesa, que são os serviços 39, 51 obras e 61 desapropriação, tá Então pode ser que uma mesma ação orçamentária ela pode ter lá 3 dotações associadas a ela, um recurso para serviços como projeto, um recurso para as obras e um recurso para desapropriação. E um terceiro e assim, um último ponto que a gente vai colocar aqui, que é importante, a gente olhar é a fonte do recurso, No nosso caso aqui, a Secretaria, a gente trabalha normalmente com o Tesouro municipal, que é a fonte 00, que a gente fala, operações de crédito quando vem de financiamento Internacional, como do banco mundial, é o caso do BRT, do Cop, , da reformulação do Cop, as transferências federais, que é o caso da fonte 002. A operação de crédito, enfim, empréstimos, São internacionais, são a fonte 01, a fonte 03 está relacionada à transferências estaduais e a gente ainda tem a fonte 08, que são os fundos, como é o caso do fundo urbe, do FMDT. Tá, então é. A gente só queria colocar essa, fazer essa breve explanação do que é uma dotação para que fosse possível caso alguém, ninguém é obrigado a entender de orçamento, Mas caso alguém queira fazer alguma exploração nos dados é que estão disponíveis para serem consultados. Acho que vale a pena a gente compartilhar essa informação. A gente vai passar depois onde que a gente pode consultar esses dados abertos Tá O fluxo do planejamento do PLOA, Ele começa normalmente com uma revisão de receitas e grandes despesas, Isso está relacionado muito à Secretaria de fazenda. Há um envio de uma planilha, , de um instrumento de planejamento para cada Secretaria. Existe uma previsão que chegue a essa planilha, chegue agora no dia 3 para cada uma das secretarias, Então a gente vai comer. Iniciar esse preenchimento desse formulário, da PLOA. A gente tem um prazo até o dia 21 e por isso a gente pediu essa gente pediu que fosse a nossa reunião específica lá fosse. Adiantada, Para que a gente pudesse ter tempo de discutir aqui dentro, pelo menos apresentar isso dentro do CMTT, então existe uma expectativa de que a gente retorne essa planilha no dia 21 de julho, tá E depois segue todo um processo junto aos centros de custos de cada Secretaria, junto à fazenda, que tem a ver com a parametrização e o treinamento. Em relação ao sistema orçamentário financeiro, isso que é uma parte muito técnica e muito relacionada à Secretaria da fazenda. Para finalmente chegar na confecção final do projeto e enviar o projeto à Câmara para ser votado. Tá Então esse é o fluxo e aqui tem um calendário muito sucinto de como é a fazenda, imagina que isso vai acontecer, então é o calendário realmente muito apertado. A gente vai, é uma oportunidade para a gente discutir isso, mas a gente vai ter talvez a gente vai precisar se apressar muito para fazer essas discussões, preparar tudo e discutir lá na semana do dia 21, A gente está propondo aqui a data do dia 19 para que seja feita essa reunião extraordinária, porque nesta semana do dia 21 a gente precisa retornar essas planilhas a fazenda para que a fazenda possa encaminhar o projeto. Vale a pena comentar que está em fase de votação popular, eu não sei se todo mundo acompanha o orçamento cidadão, mas o orçamento cidadão ele é processo dele já está acontecendo. Agora ele já está na fase de votação popular até o dia 5 do 7. Quem puder compartilhar esse link, puder compartilhar o processo do orçamento cidadão está aqui o endereço, tá É uma grande oportunidade para a gente, enfim, enviar propostas que venham da população, , que venham da sociedade para elaboração do orçamento anual de 24. Então a gente faz questão de colocar aqui e enfim, pedir o apoio na divulgação do

orçamento cidadão. E a gente também coloca aqui o endereço, para serem consultados os dados orçamentários, Então também havia um pedido que a Secretaria apresentasse a execução orçamentária de 2023. Então, quem quiser dar uma olhadinha, a gente tem lá esses dados são abertos, a gente preparou aqui, a gente fez um condensado geral desses dados aqui, mas acho que não é o caso da gente fazer essa discussão hoje, mas de todo modo é um dado que está aberto, está dentro desse endereço aqui, vocês podem consultar diariamente, Todo mundo pode consultar diariamente a execução orçamentária de 2023. E a gente tem um quadro detalhado de despesas, que é algo um pouco mais, talvez um pouco mais sucinto, mais fácil de ler do que esses dados que a gente chama de QDD, que também está disponível no site da fazenda. Tá Então a gente compartilha essas informações que valem a pena para enfim enriquecer a nossa discussão na próxima reunião. A gente colocou muito sucintamente aqui alguns dados, De execução orçamentária de 2023. Eu acho que não é o caso aqui de a gente fazer abrir muito essa discussão. Não sei se alguém de SMTAT, como o Caíque também nos ajudou a elaborar isso, De assessoria técnica. Eu não sei se vocês querem comentar isso, mas a gente preparou e disponibilizou aqui o alguns dados da nossa execução orçamentária de 2023, tá Isso não está relacionado ao orçamento do ano que vem, então a gente tem a conta da Secretaria, Assim, o orçamento da Secretaria em si e o as dotações relacionadas ao fundo urbe e ao FMDT. Gente, era isso que a gente gostaria de compartilhar, Dawton, Michelle. Eu não sei como vocês querem conduzir Caíque, eu não sei se você quer comentar alguma coisa também.

**Carlos Henrique de Campos Costa** - Bom dia, João só lembrando que esses dados, se encontram também no site da fazenda, fonte de onde foram retirados desses dados.

**Joao Bonett Neto** - Isso perfeito, está em cada slide aqui a gente colocou o dado, o endereço da onde a gente retirou esses dados. É o mesmo dado que aparece o mesmo, a mesma fonte que está aqui, , de orçamento, execução 2020-2023.

**Michele Perea Cavinato** - João tem um pedido no chat pra você colar esses links, pode ser?

**Joao Bonett Neto** - Claro, Michele. A gente vai colar esses links no chat. Eu saio aqui da apresentação e já colo no chat.

**Dawton Roberto Batista Gaia** - Acho que cumpriu o que a gente tinha tratado, viu João A ideia é realmente abrir melhor na nossa próxima reunião que vai tá marcada para o dia 19 e fazer um detalhamento de tudo isso que a gente tá falando. É um pouco do que a gente tem aí no próximo. No próximo assunto aí que é a etapa da execução do plano cicloviário e do plano de segurança. É a etapa que nós estamos agora. Não é nem a apresentação, é praticamente um informe também. Porque ontem nós estamos, agora temos aí um planejamento, a rede cicloviária de 300 km, Que está sendo proposto neste momento Implantamos oficialmente 23 km, mas tem mais 10 de obras já realizadas. Que falta sinalizar, então. Nós o consideramos implantado após a sinalização, após ser sinalizado, E sem ter a entrega ao uso com totalmente sinalizado. Temos efetivamente que segunda-feira começam as obras da parceria. SMT, Cohab, É uma PPP onde eles estão executando, irão executar 121 km de rede cicloviária, efetivamente, começa a obra, segunda-feira. Na vital Brasil, Corifeu de Azevedo Marques e toda aquela e toda aquela região que compõem uma rede ali será feita em seguida, Hoje são 6 lotes, Na verdade, são 7 lotes, mas tem apenas 6 que estão ativos ou vamos colocar assim e que estão sendo emitidas as ordens de serviço de realização. Elaboração de projeto e posteriormente implantação das obras, Execução das obras então, são 6 lotes. Ou tem um dos lotes que é um lote da zona leste, que é o lote 10, ele está numa fase final onde será implementado mais 20 km, ou seja, hoje tem 98 km. Já com os convênios assinados, Inclusive, esse lote 10, ele tem que mudar de estágio, tem um estágio que você tem lá a parte de acessibilidade, de projeto, do empreendimento propriamente dito e posteriormente, entre a parte de infraestrutura, que é o que



está sendo feito agora. Nas próximas semanas, aí já vai ser liberado para a segunda etapa esse lote 12, nesse lote 10, onde deve entrar 23 ou 24 km complementando aí os 121 km. É, temos mais 120, 158 km de rede cicloviária que estão sendo contratados, foram feitos os funcionais pela CET que foi encaminhado a SMT, então ela será uma concorrência, elaboração de projeto, mais execução de obras. Nós estamos na fase final da elaboração do TR. Já está pronto, eu estou fazendo apenas alguns ajustes desse TR deve concluir em meados do mês que vem deve estar concluído esse TR, deve estar indo para concorrência pública. É dando o passo da coisa das próximas contratações, Fora os 158, que a somatória deles já daria 325 km aproximadamente, que são 48 km das concorrências. 02-03, Que já estão ativas e já estão em construção. São 121 km da PPP da habitação e mais 158 km que estão aqui.

Pronto para sair daqui nos próximos 15 dias, será publicada essa concorrência. Fora nós temos mais 101 km para ser mais exato. Que serão contratados e também no mesmo, no mesmo formato. Tem uma defasagem de 1 o 2 meses entre os 158 km e os 101 kms, ou seja, a ideia é consolidar neste quadriênio, vamos dizer até 2024, cerca de 400 km para serem contratados que estão sendo tratados, ainda aqui pela Secretaria. Eu acho que o resumo do que tem procedido com relação a essa etapa de execução de plano de cicloviário é esse Com relação aos projetos de segurança temos alguns projetos que já foram contratados , que já estão na fase de elaboração de projetos, vamos colocar assim. E após a elaboração de projetos nesse caso, foi contratada apenas um projeto de segurança. Então eles estão numa fase de elaboração de projetos e logo após a entrega, será dado início a contratação através de uma concorrência também. A contratação da execução das obras. O resumo do que a gente teria para colocar aí com relação a essa pauta aí, se alguém tem alguma pergunta. É um resumo mesmo que isso será tratado um pouquinho lá na PLOA. Bem no detalhamento da PLOA,

**Michele Perea Cavinato** - Obrigada, Dawton, alguém quer comentar, fazer alguma pergunta Então vamos seguir aqui. Não é nenhuma pauta, um informes, sorteio de alvarás para veículos adaptados para o atende e o Marcos Simões do DTP. Vai apresentar para nós, bom dia a todos.

**Simões** - Bom dia, o DTP após a publicação do decreto federal 9762. Bom, junto com a secretária municipal da pessoa deficiente, realizou estudos no sentido de incremento de alvarás acessível para atendimento da população. E nesse sentido, culminou na instauração do processo SEI. Depois eu ponho no chat, aí o número e posteriormente, na publicação do decreto municipal 59506. E em virtude da pandemia, ocasionada pela COVID-19, e entre os argumentos caridos na época, pelo secretário municipal de pessoa com deficiência, o processo foi encerrado. É, eu estive com o Dr. Roberto Simatti, na CPA, em reunião com eles e lá nos comprometemos a desarquivar esse processo, e dar prosseguimento o que foi feito, Estamos em fase de desenvolver o edital para sorteio desses 400 alvarás. Específico para acessíveis, e estamos aguardando aí a instauração das diretrizes. Vamos dar continuidade neles, após o término desse último sorteio que nós fizemos dos 5 mil, , de 4 categorias. Eles devem terminar dentro da nossa previsão no mês de outubro, aí sim nós podemos dar andamento nesse novo sorteio, 400 alvarás. E nessa reunião também, só pra complementar nessa reunião com a CPA, foi feito também uma citação a respeito de pontos de táxi, Pontos de estacionamento, o trabalho está sendo feito pela nossa área aqui de ponto. O Dep. Está sendo feito um levantamento em conjunto com a CET a possibilidade de ter as vagas para esses veículos acessíveis aí facilitando o acesso e é exatamente o que a gente tinha em previsão aí até final do mês. No próximo mês, a gente já esteja algum trabalho em cima desses pontos. Era isso o que eu tenho para passar.

**Michele Perea Cavinato** - Simões, obrigada. Ceará, bom dia.

**ANTONIO MATIAS CEARA** - Bom dia, Michelle. Bom dia, Simões, bom dia Dawton. Cumprimento a todos e a todas. Todos sabem que o táxi acessível, adaptado e a parte de acessibilidade em São Paulo

e no Brasil estão defasadas, Em virtude da lei da senadora Mara Gabrilli, daqui do São Paulo, toda a frota de táxi do Brasil, tem por obrigação cumprir 10% da sua frota. Exemplo, São Paulo tem 4º mil permissões. Tem que ter 4 mil carros. A maior dificuldade está tendo nesse ponto, foi da época do finado Bruno Covas, quando ele soltou e o Simões comentou, é verídico. Eu, e o Sintetax que sou eu quem pedi na época, para que não tivesse sorteio naquela virtude, que tudo fechado, tudo parado, mas a cobrança era tão grande e a ansiedade dele de ajudar a transportar essas pessoas que necessitam tanto desse transporte. A gente teve uma conversa entre a Secretaria, SPTRANS, CET e Sintetax e depois o doutor Roberto com a sua equipe, que é de parabéns a equipe nota 1000. A equipe trabalha em prol de ajudar os municípios, ajudar os taxista, os motoboys, fretamento escolares. A gente quer que seja distribuído mais alvará, mas a gente queria colocar aqui também, Dawton, um posicionamento que nós estamos discutindo com o Pinheiro Pedro, da Secretaria de assuntos climático. Um subsídio para esse setor. Porque a gente compra um carro, a gente quer cumprir essa meta e tem que ser cumprida essa meta. Mas, além do carro, tem um preço a mais que a rampa. A gente queria ver se o prefeito Ricardo Nunes poderia estar fazendo um crédito de subsídio para o financiamento dessas rampa para que nós possamos cumprir essas metas. E além de cumprir essas metas, eu gostaria que desse percentual Simões, que 15%. Fosse destinado às pessoas jurídicas. Que as empresas de táxi, e os demais, a pessoa física para que a gente possa atender a necessidade dessas pessoas que tanto precisam do atendimento, que hoje tem uma fila. Você pode até consultar o Vagner da SPTRANS, uma fila enorme de espera e a falta do cumprimento as vans não estão dando conta. E os táxis que hoje estão aí não estão dando conta. Mas por caso, em virtude desse preço, que é a rampa, se a gente conseguisse colocar aqui, encaminhar através do conselho, junto à Secretaria do Dr. Gilmar, a setran, a Secretaria de mobilidade e trânsito do Celso, a Secretaria do Pinheiro Pedro, com anuência do DTP. Uma solicitação junto ao prefeito ao cumprimento dessa exigência do Sintetax, que é o subsídio, a compra da rampa desses carro, que é um carro que a gente compra para servir as pessoas mais vulneráveis da cidade de São Paulo, as pessoas que mais as pessoas mais importantes, que são as pessoas especiais, que precisa desse atendimento. Então isso é um apelo de um presidente de um sindicato e um conhecedor de mobilidade, um conhecedor de transporte de passageiro. Para que a gente possamos fazer isso. Tá, então queria colocar esse ponto, Simões, para a gente fazer esse encaminhamento juntos ao prefeito Ricardo Nunes. Se tiver que falar com o presidente da República, nós iremos falar com o vice-presidente, com o governador, mas para isso precisa encaminhar dessa maneira, DTP, Setran, SMT, Câmaras temáticas e Ricardo Nunes. Então, solicito isso aí. Essa reivindicação humanitária, essa reivindicação em caráter de urgência, para que nós possamos atender e servir essas pessoas que necessitam e precisam desse atendimento em caráter de urgência. Isso vai ser importante para a visibilidade do táxi. O atendimento do táxi. Poder buscar aquela senhorinha que era avó da minha esposa, que morava lá no São Luiz dentro de uma favela que hoje é chamado de comunidade, mas era atendido pelo táxi acessível. Você imagina a gratidão dessas famílias quando vê o táxi e buscar ela para levar no médico, então gostaria de encerrar por aqui. É a minha solicitação. Eu não peço nada para mim, eu peço tudo para servir o nosso município da cidade de São Paulo. Obrigado meus companheiros e conselho.

**Michele Perea Cavinato** - Ceará, Obrigada.

**Simões** - Eu vejo uma forma de encaminhamento. O próprio processo SEI A montagem do edital e aí, dando seguimento ao trabalho de sorteio, e essa postura, essa sua reivindicação justa, porque a gente sabe que o custo de implantação da adaptação é alto. Não é nada barato, Então você só manda aí o custo do veículo, a coisa se torna realmente complicada para o autônomo, Mas de qualquer forma, tá anotado e vamos levar isso para nossa diretoria e dar prosseguimento. Obrigado.

**2:22:20 Michele Perea Cavinato** - Simões, estão pedindo no chat para que você coloque o número do SEI sobre os táxis acessíveis, pode ser? Pedido da Rafaela conselheira nossa.

**Dawton Roberto Batista Gaia – Sampaio?**

**Sampaio** - Bom dia, essa questão dos táxis que são mais caros, talvez uma alternativa aí para o Simões pensar, o Rio de Janeiro, está passando por um processo de mudança. O sistema de ônibus deles, uma das novidades, usar essa palavra Foi a prefeitura a comprar os ônibus. E alugá-los para as empresas de ônibus. Então eu acho que essa também poderia ser uma alternativa de estudo para prefeitura, para SPTRANS. Quando for tratar deste 400, 500 carros que foram comentados que teriam que ser acessíveis, rampa eventualmente com elevador, etc, são mais caros. Que eles possam ser comprados pela prefeitura. E as pessoas que forem sorteadas, elas alugariam, , pagando o preço público desses veículos ficaria sob responsabilidade de manutenção das pessoas que alugariam. Porque esse negócio de subsídio, ele acaba sendo mal interpretado pelas pessoas. E como a gente sabe que é verdadeiro o preço dos veículos, eles estão mais caros. Talvez essa alternativa de compra pela prefeitura e disponibilização para as pessoas que forem sorteadas talvez seja uma opção também a ser pensada nesse estudo do que vai ser feito.

**Michele Perea Cavinato** - Obrigada Sampaio. Oi, Ceará, pode falar.

**ANTONIO MATIAS CEARA** - Quando a gente fala subsídio, nós estamos falando hoje de um mecanismo mundial sobre o transporte de investimento mundial, sobre mobilidade, todas e fundos de investimento estão investindo no transporte público, no transporte individual de interesse público, que seja coordenado pelas prefeituras de todo mundo e São Paulo faz parte do banco mundial. Tem cadeira cativa. Nós não estamos pedindo aqui nada, nada para beneficiar ao taxista. O que nós estamos pedindo aqui é para beneficiar ao contribuinte. Ó contribuinte que paga os seus impostos. Aos contribuintes que estão pagando todo dia seus impostos e tem aquelas pessoas que necessitam de condições especiais. Quando eu faço essa defesa, porque eu já fiquei 2 anos de cadeira de roda e um ano internado no hospital quando eu quebrei a minha coluna, eu sei o que que é isso. Eu voltei a aprender a andar na AACD. E naquele tempo, só tinha cada empresa de ônibus, tinha uma única van que poderia levar a gente e eu era funcionário, sou funcionário da viação bola branca, que hoje é a Grajaú. Então, quando a gente tá fazendo esse clamor sobre subsídio não é para favorecer o taxista. É sim compromisso da lei federal da senadora Mara Gabi, que fez a lei e os municípios têm até 2028 a cumprir. E hoje todo mundo sabemos que a prefeitura de São Paulo tem dinheiro em caixa, graças a essa gestão de Ricardo Nunes, graças a gestão desses funcionários públicos, que sabe administrar por cada Secretaria o que entra. Então, não estamos falando de bilhões. Você pegar 4 mil carros a 30 mil reais cada rampa quanto dá. Vou repetir 4000 carros para a cidade de São Paulo para introduzir no transporte individual para atender essas pessoas necessitado, onde não entra Uber aonde não entra outros transporte para buscar e nós, taxista vamos buscar. Da 120 milhões, o que que é 120 milhões para investir Servir essas pessoas Você diminui no remédio, você diminui nas filas, você diminui tudo, você encurta a fila de atendimento do SUS, então isso não é dinheiro que nós estamos falando para a prefeitura de São Paulo. Isso é um benefício social, isso é um benefício humanitário, porque o banco mundial está financiando, os bancos do mundo inteiro e os fundos de investimento estão investindo nisso. E o sintetax participa do banco mundial. Por isso nós viemos aqui pedir, clamar por esse subsídio para favorecer essas pessoas que precisam. Tá, então era isso, é meu ponto aqui para todos, ficar ciente, obrigado.

**Sampaio** - Posso falar uma coisa, Michelle, por favor.

**Michele Perea Cavinato** - Claro, pode sim.

**Sampaio** – Ceara acho que eu não me fiz entender. Eu não sou contra o subsídio em si. Tudo bem, eu entendo perfeitamente.

**ANTONIO MATIAS CEARA** - Então, aceito a sua parte se retratar, agora não aceito é você querer direcionar que o táxi está sendo favorecido.

**Sampaio** - Eu não estou me retratando. Não estou me retratando, Ceará, me escuta, eu te ouvi, eu não estou me retratando nenhum centímetro, eu estou sugerindo uma outra opção. Eu acho estranho você não apoiar essa outra opção também. Da mesma forma que eu apoio subsídio, por que você talvez você não tenha nem ouvido o que eu falei Pelo jeito, que uma coisa que é muito melhor ainda para o taxista. Ele não vai precisar passar por filas de financiamento de nada. Eu não entendi a sua reação. Realmente, eu não entendi. Talvez eu não tenha sido claro o suficiente para explicar o que eu disse, aí eu me penalizo. Mas me retratar, não acho que você confundiu um pouco, aí eu não sou contra não. Eu dei uma segunda opção que eu acho muito mais fácil para o taxista, muito mais tranquila para os taxistas resolverem este problema, só isso.

**Michele Perea Cavinato** - Ceará, quer falar?

**ANTONIO MATIAS CEARA** - Quero sim. Sampaio, eu entendi uma parte. Se você puder repetir ela de novo, eu gostaria de ouvir até gravar aqui.

**Sampaio** - Então, vamos lá. O Rio de Janeiro, vou começar pelo raciocínio inteiro. O Rio de Janeiro ele compra os ônibus e coloca esses ônibus à disposição das empresas que ganharam a licitação. Como se fosse um aluguel, a prefeitura aluga esses ônibus para as empresas de ônibus do Rio de Janeiro. Qual é a proposta que o pessoal do DTP, Simões, a turma que está discutindo a licitação, estude um modelo de licitação a semelhança desse. A prefeitura, ela compra os veículos e ela, entre os taxistas que foram selecionados que foram sorteados, que foram escolhidos no método que está acostumado, em vez de eles comprarem, eles vão alugar. Eles não vão tirar dinheiro do bolso para comprar o táxi. A prefeitura que vai fazer esse gasto. Eles vão ser prestadores de serviço. Porque até se o taxi ele é uma fonte de renda para o taxista, na medida que ele compra um preço subsidiado e vende por um preço de mercado, perfeito. Um carro que for adaptado não terá esta vantagem para o taxista, porque o mercado de acessíveis é muito diminuto. Ele terá imensa dificuldade de vender um carro nessas condições. E ao final de 10 ou 15 anos, no tempque o DTP achar conveniente, correto nos prazos que a prefeitura tem, ele retorna para a prefeitura e a prefeitura vai se desfazer dele do jeito que ela melhor entender. É isto. Essa é a proposta. É um subsídio muito maior do que esse que você está pensando. Tem muito menos burocracia, muito menos gente envolvida. Tudo, é isso.

**Simões** - Deixa, eu só fazer um comentário, Sampaio, o formato que você está propondo, vem de encontro com o formato dos 15% que o Ceará sugeriu da pessoa jurídica que é o formato que nós temos hoje no táxi comum. As empresas de frota, então você faz a disponibilização de uma quantidade x de alvará a uma pessoa jurídica que se interesse por ter essa frota de veículos adaptados e ela aluga, para o taxista, que não tem veículo, mas que é cadastrado devidamente aqui no DTP. Como é o formato hoje no veículo comum. Então é uma proposta que viria dentro dos 15% lá ou até mais, não é Eu vejo até a possibilidade de ser maior esses 15%. E é perfeitamente legal. E outra, eu não preciso mexer na legislação. Porque isso já é previsto na legislação corrente, na 7329 de 1969. Entendeu Então é muito salutar e a gente sabe que tem muitas empresas que possam se interessar por esse tipo de serviço. Tá Até porque é uma novidade, Ficar exclusivamente para pessoa jurídica trabalhar e não oneraria em nada o cofre público e daria seguimento na legislação que eu tenho hoje.

**Sampaio** - Só fazer um comentário, eu, pessoalmente, eu frota, eu acho que elas são as piores condições de trabalho que o táxi é submetido, só não é pior que o Uber que eu acho que o Uber e o sistema de frota, ele é tão pernicioso para o trabalhador, para o cara que fica na roda que eu prefiro

uma que a relação seja com a prefeitura e não com empresa, essas empresas elas além de cobrar, elas tiram lucro delas. Se você faz diretamente com o próprio taxista, esse lucro é do taxista, não da empresa que a gente sabe o pessoal do táxi trabalhava em frota, trabalha 14, 15 horas na roda para trazer uns caraminguás para casa. Eu, pessoalmente, eu acho que tinha que ser diretamente a relação direta com o taxista. Mas tudo bem aí, tá aí a ideia os taxistas é que sabem como resolver. E vocês aí da do DTP.

**Simões** - Só para esclarecer, Sampaio, eu não vou nem deixar o sindicato falar, eu vou falar eu mesmo. É desde 1975 nós temos frotas que tem registro em carteira, então o trabalhador taxista que aluga o veículo da frota, ele é registrado na carteira como eu, como você, como qualquer outro. E a regra é CLT. Então ele não incorre nenhum trabalho escravo ou penoso. E a lei o ampara, entendeu

**ANTONIO MATIAS CEARA** - Obrigado, Simões pela defesa. Eu sou o presidente do sindicato que representa esse nicho de 10% do total dos autônomos e hoje representa bem parte dos autônomos que nos procura e o sindicato é aberto a atender a todos. Sampaio a frota, hoje ela tem. Uma das melhores introdução de veículos modernos em São Paulo e no Brasil e no mundo. As frotas foram as primeiras a trazer o táxi acessível. Para servir a São Paulo. Em convênio com o dtp e com a Secretaria de transporte, as frotas foram as primeiras a colocar carros elétricos na cidade de São Paulo. As frotas foram as primeiras, junto a prefeitura criar aqueles pontos táxi amigão para servir o pessoal de balada. Que tinha muitas reclamações. As frota foram as primeiras a comprar carros elétricos, híbridos para servir a São Paulo. As frotas são as primeiras a ter carros hoje de luxo, padrão de luxo, brindados para servir São Paulo, exceto o carro de luxo que é um modal. As frotas tem esses 2 modais, tem modais de registro e tem um modal de locatários. Tá E tudo é assinado convenções coletivas com nós, baseado em tudo aqui, transparente, registrado no Ministério do trabalho para transmitir a sinceridade. A frota, ele é um mecanismo de dar oportunidade aqueles taxistas que não tiveram a sorte de ser sorteado, uma permissão quando o DTP faz o sorteio. Aí a pessoa quer trabalhar, vai lá, quer trabalhar, registrado, tem que trabalhar do modo de locação. Tem. Então tudo isso é o direito de escolha. Os que serve o pessoal da madrugada a maioria é a frota. Onde serve os eventos A maioria frota aonde entra na periferia, na favela, que ninguém entra, quem entra são os frotistas para servir. Então a gente tem essa história. Não estou defendendo aqui a pessoa jurídica, mas ninguém trabalha sem ter lucro. Tanto taxista, como a empresa, como nós funcionários, então a gente está aqui. Esse modelo do Rio de Janeiro pode ser bom para o Rio de Janeiro para São Paulo é péssimo, já está desde já reprovado pelo sintetax. Só resumindo as frotas elas não têm a isenção de IPI nem de ICMS, elas paga os impostos, igualzinho você, de placa cinza, que tem seu carro particular, IPVA, tudo. E as frotas são as primeira ajudar a introduzir esses modais para que dê exemplo a os outros colegas permissionários que sejam sorteado, venha seguindo. Então, tem muitas coisas que às vezes as pessoas falam e até aqui no conselho, sem pesquisar, sem analisar ou sem consultar, qualquer dúvida, consulte a nós que nós estamos aqui a disposição para dar essas orientações. Agora, a prefeitura não pode comprar um veículo e fazer um termo de locação, isso a Lei não pode A Lei do DTP também não permite esse tipo de coisa, a não ser que nós mude a lei. Eu volto a pedir a compreensão do meus colegas que vamos lutar para ter subsídio para financiamento da rampa, para compra da rampa, os carros nós compramos, nós taxista, as pessoas físicas compra, as pessoas jurídicas compram e o prefeito dá rampa que era para servir o nosso população. Desculpa, introdução Sampaio. Mas é assim que funciona o transporte individual de passageiro legalizado junto ao DTP, Setran, em São Paulo.

**Simões** - Michelle, só para me complementar. Sampaio, de qualquer forma. Eu acredito sempre que toda reivindicação, toda sugestão é sempre válida já está devidamente anotada, a sua sugestão, e será sim, apreciado e levado à nossa diretoria. Forte abraço.

**Sampaio** - Só fazer um comentário, eu estou surpreso com a primeira novidade, de saber que o sindicato defende a esses sindicalizados que recebem carteira de quantas horas eles dão Só por curiosidade, já que eu estou aprendendo com você, Ceará, quantas horas eles dão na roda por dia para tirar um valor razoável, você tem esse estudo só para saber um pouco.

**ANTONIO MATIAS CEARA** - Sampaio de acordo com a Constituição e a CLT, e os acordos coletivos, todos os trabalhadores no Brasil tem uma carga horária num máximo de 44 horas.

**Sampaio** - Eles cumprem isso ou fazem dupla pegada igual no ônibus Você da bola preta, conhece a dupla pegada, não conhece Eles fazem dupla pegada também ou não

**ANTONIO MATIAS CEARA** - Mas tudo isso aí, esta em acordo coletivo, convenções coletivas. O taxista ele tem pelo DTP, tem carga horária de 8 horas trabalhada, está no processo e na lei do táxi na cidade de São Paulo. Se ele fizer a mais, é uma opção dele de querer fazer uma viagem a mais ou 12. Às vezes ele não pode encerrar porque desse um passageiro pega já outro em seguida. Mas por lei, a carga horária dentro do DTP é essa.

**Dawton Roberto Batista Gaia** - Oi, gente, esclarecidos todos os pontos. Vamos dar andamento a nossa pauta, por favor.

**ANTONIO MATIAS CEARA** - Se tiver mais questionamento, passa no PV pode passar meu telefone para todo mundo aí.

**Dawton Roberto Batista Gaia** - Que estamos abertos aqui a gente se manifestar e poder falar e registrar aqui, se quiser mandar algum e-mail aqui pra nossa Câmara temática nós vamos responder aqui ou buscar ajuda para das as respostas.

**Michele Perea Cavinato** - Simões, muito obrigada, Sampaio, Ceará, obrigada pelos complementos. Então, vamos lá, caminhando para o fim, já caminhando para o encerramento. Aprovação da ata da última reunião Podemos aprova-lá?

**Michele Perea Cavinato** - Ata aprovada.

**Michele Perea Cavinato** - Registrar a reunião extraordinária do dia 19 de julho. Nós encaminharemos convite sobre o projeto de lei orçamentária anual.

**Dawton Roberto Batista Gaia** - É só pra esclarecer, nossa reunião estava marcada, , foi publicado lá no dia 27 de julho e está sendo alterada por eles de agenda e pela tramitação do que está sendo planejado aqui pela Setran e pediu que antecipasse para o dia 19, está sendo antecipada nossa reunião extraordinária para o dia 19 de julho.

**Michele Perea Cavinato** - Isso perfeito. Falar um pouquinho de eleições. Nós precisamos montar a comissão eleitoral e o ideal é que nós tenhamos 2 conselheiros da sociedade civil, 2 titulares e 2 suplentes. Quem se habilita Podemos, então, encaminhar um e-mail para vocês, colocando um prazo, e vocês nos devolvem, a equipe da comissão executiva, Sampaio,

**Sampaio** - Por mim tudo bem, eu não vou participar, mas eu encaminho junto as pessoas, procuram ajudar o que for possível. Obrigado.

**Michele Perea Cavinato** - Perfeito. Kátia quer falar alguma coisa Eu vi que você abriu a Câmara.

**Katia Canova** - É, desculpa, eu não ouvi sua pergunta.

**Michele Perea Cavinato** - Não sobre a comissão eleitoral. Se alguém se habilitar a participar dela.

**Dawton Roberto Batista Gaia** - Estamos preparando as eleições para os conselheiros, já para o início do ano que vem e desta vez estamos antecipando todo o processo para que as pessoas tenham tempo de planejar e fazer essa escolha dos conselheiros, aí, então, estamos montando uma comissão e a ideia é colocar 4 pessoas, sociedade civil organizada e 4 pessoas dos conselheiros, para poder organizar essas novas eleições.

**Michele Perea Cavinato** - Dawton, só complementando, a ideia também é que o processo seja finalizado ao fim desse ano e para que na próxima, no primeiros CMTT de 2024, já comecemos com um grupo novo.

**Michele Perea Cavinato** - E aprovação também das minutas do edital e a agenda das eleições. Não sei se vocês conseguiram dar uma olhada, fazer a pergunta inversa como o Dawton falou, alguém tem algo contra? Querem um tempinho mais para dar uma olhada?

**Michele Perea Cavinato** - Então, aprovada. Dawton, eu passo para você agora fazer o encerramento.

**Dawton Roberto Batista Gaia** - Queria agradecer a todos aí pela participação, É bom a gente poder fazer esses esclarecimentos e esses debates desses assuntos, pretendente a nossa CMTT. E com toda a certeza, é sempre muito rico, sempre tem um aprendizado de todos aqui no final de cada uma dessas apresentações, de cada uma dessas explicações. Então, mais uma vez, muito obrigado a todos e uma boa tarde.

**Michele Perea Cavinato** - Agradecer também a Sheila, o Naílton que ficaram conosco a equipe do EDUCALIBRAS. Obrigada aos 2.

Todos se despedem

CHAT:

[sexta-feira 09:15] Michele Perea Cavinato

<https://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/SBC.aspx>

:: Sistema de Consulta do Mapa Digital da Cidade de São Paulo :.  
[sexta-feira 09:18] Silvio César Lima Ribeiro

[geosampa@prefeitura.sp.gov.br](mailto:geosampa@prefeitura.sp.gov.br)

[sexta-feira 09:30] Educalibras | Nailton (Convidado)  
Troca do interprete por favor  
[sexta-feira 09:47] Rosilda (Convidado)

SEI 5010.2023/00164063 SOBRE PONTO TERMINAL DA LINHA 3756/10 - BARRO BRANCO - METRÔ ITAQUERA

[sexta-feira 09:50] Carlos Codesseira (Convidado)

Bom dia à todos, estaremos verificando o estágio dessa demanda sobre o ponto terminal da linha 3756/10.

[sexta-feira 09:51] Olivia Aroucha - SPTRANS (Convidado)

Obrigada, Codesseira

[sexta-feira 09:52] Rosilda (Convidado)

Obrigada, Codesseira

[sexta-feira 09:55] Katia Canova

Bom dia

Katia Canova, representante do IAB

[sexta-feira 10:00] SMPED | Libras (Convidado)

troca de interprete por favor

[sexta-feira 10:05] Elio Camargo (Convidado)

Na Rebouças os pontos estão todos junto a faixa de pedestres. Já na Francisco Morato isso não foi realizado, mesmo dispondo das mesmas condições, sendo o mesmo corredor.

[sexta-feira 10:06] Ana Carolina Jacob - CET (Convidado)

**Rosilda (Convidado)**

SEI 5010.2023/00164063 SOBRE PONTO TERMINAL DA LINHA 3756/10 - BARRO BRANCO - METRÔ ITAQUERA

Rosilda, bom dia. Por gentileza, poderia confirmar o número do processo? Não consegui localizar esse número no SEI.

[sexta-feira 10:12] Mauro Calliari (Convidado)

A solicitação de Câmara Temática de Transporte Público pode ser encaminhada hoje mesmo. Como o secretário está presente, ele poderia dar um retorno sobre o assunto. Se não formos ter a Câmara, melhor já ficar explícito e voltarmos a discutir o assunto numa data marcada do que ficar repetindo isso em cada reunião.

[sexta-feira 10:14] Richard Melo da Silva  
O ponto que citei é o 2600694

[sexta-feira 10:15] Olivia Aroucha - SPTRANS (Convidado)

Obrigada, Richard, vamos verificar

[sexta-feira 10:22] Mauro Calliari (Convidado)



Qual é a área que pode falar sobre essa questão da publicidade da Ótima? Se não é a SP Trans, quem seria? SP Parcerias, SP obras? Precisamos chamar os responsáveis para vir conversar aqui no CMTT.

[sexta-feira 10:30] Educalibras | Nailton (Convidado)

Troca de interprete

[sexta-feira 10:38] Elio Camargo (Convidado)

Legislação relativa à Câmara temática de ônibus ver o artigo 30 único da lei 13.241/2001, a mesma que criou a SPTrans

[sexta-feira 10:42] CAIQUE ALVES DE SOUZA

30664955 - Letreiro

29665708 - Letreiro

[sexta-feira 10:44] sandraramalhoso

Talvez eu não consiga falar. Só quero destacar que o 156 responde mas não há resolução do problema. O q queremos é a solução. O 156 é um balcão de recepção. Decepção para os usuários

[sexta-feira 10:55] sandraramalhoso

Vou ter de sair.

[sexta-feira 11:00] SMPED | Libras (Convidado)

troca de interprete por favor

[sexta-feira 11:14] Ana Carolina Jacob - CET (Convidado)

Joao Bonett Neto seria possível colar os links aqui no chat? Obrigada.

[sexta-feira 11:16] Carlos Eduardo Guimarães de Vasconcellos

Bom dia, desculpem o atraso pois tinha outra agenda.

Carlos Vasconcellos - SVMA

[sexta-feira 11:17] Joao Bonett Neto

Orçamento Cidadão: <https://participemais.prefeitura.sp.gov.br/budgets>

like 1

Orçamento cidadão

Participe dos processos participativos abertos na cidade de São Paulo, para uma cidade mais aberta e democrática.

[sexta-feira 11:18] Joao Bonett Neto

Dados de execução orçamentária 2023: <https://orcamento.sf.prefeitura.sp.gov.br/orcamento/execucao.php>

[sexta-feira 11:19] Joao Bonett Neto

Quadro Detalhado de Despesas 2023:

<https://orcamento.sf.prefeitura.sp.gov.br/orcamento/uploads/2023/QuadroDetalhamentoDespesa.pdf>

[sexta-feira 11:26] Rafaela Moreira (Convidado)

Coloca o número do SEI sobre os táxis acessíveis

[sexta-feira 11:30] Educalibras | Nailton (Convidado)

troca do interprete por favor

[sexta-feira 11:32] Simões - DTP (Convidado)

SEI 6065.2019/0000571-0

[sexta-feira 11:33] Rafaela Moreira (Convidado)

Obrigada!

[sexta-feira 11:36] Rafaela Moreira (Convidado)

Cofre de prefeitura não é banco

[sexta-feira 11:55] Carolina Helena Rodrigues

Obrigada a todos, bom dia e bom final de semana!