

REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA DE TRANSPORTE ESCOLAR - 31 JAN 2023

Data: **31/01/2023 (quinta-feira)**

Horário: **09h23 às 10h30min (online)**

Participantes:

Poder Público:

Dawton Roberto Batista Gaia - SMT AT

Fabio Nigro Gonzalez - CET

Jessica Valero Pereira

Marcos Alessandro Ruiz -SETRAM

Paulo Eduardo - SMT AT

Rogério de Oliveira Ramos - SMT AT

Vanessa Gac Leal - SETRAM

Membros da Câmara Temática, operadores e observadores:

Eder

Edy

Esequias

Fabio Saraiva

Jessica C

Nilde

Oswaldo Luiz dos Reis Filho

Pautas:

Propostas para campanhas de conscientização do transporte escolar.

Informe:

Transitar em corredor de ônibus.

Dawton Roberto Batista Gaia – Bom dia a todos! Antes de qualquer coisa, feliz ano novo a todos! Que esse ano seja cheio de luz, vitórias, que nós possamos aqui realizar muitas reuniões, e que os frutos dessas reuniões sejam favoráveis a todos os nossos desejos e metas aqui. Hoje, nós temos uma pauta única. Porque nós tínhamos falado que existia uma proposta que os conselheiros pudessem apresentar as propostas para as campanhas da Área de Marketing aqui. Ainda não chegou o Fábio, eu vou ver o que aconteceu com ele. O Fábio está mandando uma mensagem que não está conseguindo entrar no link, eu mandei o link novamente para ele aqui. Mas de qualquer forma são 2 coisas. Eu estou entendendo que vocês, conselheiros, iriam fazer propostas de campanha para apresentar para o Fábio, que vai representar o Sérgio que está de férias, o Superintendente de Marketing, e o Fábio vai estar o representando aqui. Aliás, muito bem representado pelo Fábio, deixa

ver se ele consegue entrar. A outra não era uma pauta, e sim um informe que surgiu novamente, o que já vem sendo recorrentes constantemente no corredor de ônibus, os transportes com crianças, no corredor de ônibus.

Oswaldo Luiz dos Reis Filho - Dawton, sobre o que você falou na realidade é faixa de ônibus, não corredor, eu deixei em mãos com você o projeto o piloto lembra, nós entregamos tudo. Você tem algum retorno ou uma devolutiva?

Dawton Roberto Batista Gaia - Então, a devolutiva Oswaldo, a verdade é que existiu um grupo que fez um estudo dessas propostas, e os volumes envolvidos hoje nas faixas exclusivas de ônibus, eles realmente não permitem que entre a perua, é claro que hoje a priorização do transporte público, ele está sempre de acordo com o Plano de Mobilidade da Cidade de São Paulo, ele está sobre qualquer outro posicionamento e o que vem ocorrendo com a faixa exclusiva de ônibus que vem priorizando esse modal, é que esses veículos são veículos pesados, os ônibus que transportam as pessoas e segundo estudos que foram apresentados tanto pela SPTRANS quanto pela CET, que existe um certo risco em colocar peruas escolares nas faixas de ônibus e que esses acidentes eles podem ser graves, então eles terminam ratificando sempre esse parecer que não é possível fazer esse transporte das crianças nas faixas de ônibus, embora saibamos que apenas 3% de todo o volume dos veículos circulando na cidade são de transporte coletivos, apenas 3%, mas quando você faz os levantamentos de índice de acidentes aqui na cidade de São Paulo, é constatado que a participação desses acidentes na cidade, ele termina sendo muito grande com relação aos ônibus, porque é um veículo pesado, dependendo de quem entra na faixa, e o formato que entra na faixa, ele termina se envolvendo com acidente, o ônibus pelo tamanho e pela quantidade de pessoas que está transportando, ele termina não conseguindo parar mesmo ou quando ele para já terminou ocorrendo o acidente, e eles terminam contribuindo com um percentual significativo nos acidentes, com relação entre o ônibus e veículos particulares, dentro do nosso gráfico de contribuição de acidentes, ele contribui com 11%, com todo o tratamento que é dado, com todo o treinamento que é dado para os motoristas, porque os acidentes, eles terminam ocorrendo quando as pessoas entram na faixa achando que o ônibus consegue parar imediatamente, como um veículo, e ele termina não conseguindo parar por vários motivos. Primeiro que pela própria inércia e o tamanho do ônibus, o peso do ônibus. E outro pelos passageiros que está dentro. Se ele dá uma brechada termina tendo um acidente internamente dentro dos ônibus, então, eles terminam se envolvendo, quase 12% dos acidentes feitos com veículos são com os ônibus, por incrível que pareça, embora se venha trabalhando esses acidentes, trabalhando para reduzir esse número de acidentes e estou falando de acidentes fatais. E com relação à atropelamento, 20% são através dos ônibus. Então veja que os números eles são muito significativos para podermos, colocar mais um elemento para terminar se envolvendo em acidente. Imagina um ônibus chocando aí com uma perua escolar ou com transporte escolar, então a gerência de segurança da CET, o parecer que ele nos dá é exatamente esse. Eu vou falar aqui em nome da Secretaria, da São Paulo Transportes e da CET, nós somos desfavoráveis porque realmente aumenta o risco aí do acidente, e claro, que um ônibus, se acidentando, com veículos de transporte escolar, principalmente tendo crianças, poderia trazer uma consequência muito ruim, é isso, na verdade, por isso que eu coloquei lá, que seria apenas um informe, nós estamos ratificando aquilo que já se vem falando ao bom tempo, que o poder público vem falando há algum tempo. Foi feito uma resposta à um tempo atrás e foi encaminhado, depois eu passo para vocês, na verdade, já tem isso no SEI, mas eu vou passar para vocês essa resposta que está lá no SEI, trazendo essa questão e respondendo esse questionamento. É isso. Não sei se alguém quer falar alguma coisa.

Nilde - Dawton, eu achando que você iria trazer uma boa notícia para nós a partir de 2023 os escolares vão poder estar circulando nas faixas, mas eu tenho também outra posição. Como o senhor falou que existe um grande número de acidentes envolvendo os ônibus, seria por qual motivo, porque

anda sempre em excesso de velocidade. E também tem uns escolares. Nós não vamos andar assim também com essa velocidade que depois vai querer entrar na frente do ônibus, como se estivesse, como se fosse o dono das ruas, acho que tudo vai haver uma cautela, tanto de um lado como o outro, temos sempre que usar o bom senso nem olhando para esse ângulo, não tem como dar uma revertida nessa situação?

Dawton Roberto Batista Gaia - O problema é o seguinte, Nilde, lógico que a questão do acidente termina agravando e reforçando nosso posicionamento com relação a isso. Mas considerando que a faixa exclusiva de ônibus é para dar prioridade nesse transporte coletivo e reduzir o tempo de percurso quando a frota a última vez que eu conversei com Osvaldo, a frota me parece que era 15.000 peruas escolares.

Nilde - mas isso em todo o município de São Paulo, mas a minoria que vai andar usar essas faixas de ônibus.

Dawton Roberto Batista Gaia - Pois é, mas essa entrada, parte desse grupo entrando nessa faixa exclusiva de ônibus, termina reduzindo o tempo de percurso desse ônibus. Porque ele, ele querendo ou não ele termina interferindo lá na faixa exclusiva de ônibus, porque vai ocupar um espaço dentro da faixa exclusiva de ônibus. Então o objetivo é que realmente esse tempo de percurso seja significativo, seja muito melhor do que quem está fora da faixa exclusiva de ônibus, claro. Agora, neste momento, é isso. Tem lá uma proposta que estamos continuando, fazendo um estudo para ver se se tem alguma proposta intermediária nesse momento, para poder inserir uma parte, não sei exatamente como fazer. Mas é isso. Acho que nesse momento, o que temos, nós não podemos autorizar vocês entrem na faixa exclusiva de ônibus.

Nilde - É, mas já que tem essa abertura, que o Sr. está colocando aí, que está havendo essa possibilidade ou um estudo de pelo menos estar verificando essas áreas que falamos que tem mais conflito, que seria principalmente a área central e realmente o trânsito é insuportável, isso é para todos os lados, e às vezes, aquele trânsito tão imenso, mas na faixa de ônibus não estava tendo um ônibus, a cada 10 ou 15 minutos que às vezes acaba passando um outro ônibus, entendeu, isso aí também poderia estar ajudando, nem que seja para ver essa área que não seja todas as áreas, mas algumas, entendeu?

Dawton Roberto Batista Gaia – Eder?

Eder - O que eu conheço de tudo isso na sua fala, né, respeito muito todo profissional de vocês, só que a gente vem numa luta, para tentar incluir, transporte escolar para andar nesse modal aí. Não vai ser cem por cento de toda a frota do transporte escolar. Não é que você tem aí, não é em todo lugar que você tem essas vias para andar. Na Zona Sul, principalmente. Você poderia andar na Estrada de Itapecerica, na Estrada do M'Boi Mirim, entendeu que são vias nem de muito uso do transporte escolar agora, quando se fala de acidente, temos um problema crônico em São Paulo com acidente, ele é costumeiro na cidade de São Paulo, e acontece quase todo dia, e eu fico meio preocupado na seguinte forma, parece que o transportador escolar ele não é preparado para andar na via de São Paulo, o condutor escolar, ele faz um curso como se fosse o coletivo, o rapaz que dirige o ônibus lá todos os dias, é parecido com o curso que o transportador escolar faz. São 10 dias de curso. Então me fala, então qual preparação teria um taxista para andar na faixa? qual preparação teria o rapaz do atende para andar? Eu acredito que o transporte escolar, o transportador, condutor teria uma preparação maior, vamos dizer assim, então eu não vejo colocar esse empecilho para falar, acidente vai acontecer primeiro que não vai fazer o desembarque nem embarque na faixa, não vai, será passagem, uma passagem para mudar, otimizar o tempo da criança de não ficar muito tempo dentro do transporte para ela chegar mais rápido na sua casa, para chegar mais rápido na sua escola. Seria

isso, uma passagem? Você não vai usar o terreno todinho, vai passar e vai sair no momento oportuno, então, quando coloca esse empecilho, “ah, o acidente porque o ônibus vai pesado, vai criar acidente”, acidentes acontecem quase todos os dias na cidade de São Paulo com ônibus, aí você fala pedestre, acontece, um taxista, acontece com motoqueiro, acontece, então. Falar que a entrada do transporte escolar nesse modal para passar nessa travessia não pode, porque pode causar acidente, eu acho que isso não seria desculpa. Essa não seria a situação. Eu posso estar errado, eu posso até me desculpa, mas está faltando um pouco de interesse do poder público, da CET em falar: deixa eles entrar, nem um teste foi feito. Vamos fazer um teste para ver durante 30 dias, faça esse teste. Quem é o condutor? O condutor que for passar, vai ter que passar por uma aula, tudo isso daí é o interesse. O interesse aqui é otimizar o tempo. Temos crianças que passam 1 hora, 1 hora e meia dentro do transporte. E essa saída, essa fuga do trânsito é essencial para essas crianças chegarem em casa, chegar na escola. Então, vamos pensar no contexto geral, porque está falando de algo aí? Acidente, acidente, acidente. Então, parece que o condutor escolar, ele vai entrar na faixa, no corredor, seja onde for, ele vai causar um acidente. Aí eu me coloco aqui, fico muito triste porque eu não estou preparado para isso. Eu não estou preparado nem para conduzir o transporte escolar. A credencial que me dão, que se chama CRNC, não serve para mim.

Dawton Roberto Batista Gaia - Olha, Eder, não é isso que nós estamos falando, nós estamos falando que quanto mais elementos se coloca ali dentro da faixa de ônibus, ele é mais um elemento que pode contribuir com essa possibilidade. E não é o transportador escolar não está preparado. Eu acho até que o transportador escolar está muito preparado para poder transportar as crianças, a questão aqui é que o transporte escolar faz um trajeto ponto a ponto. Ele tem um ponto de origem e tem um ponto de chegada, então ele tem um planejamento nesse percurso, com certeza, quando ele faz esse percurso, ele não é um percurso emergencial, não é um percurso que possa vir é lógico que se não for planejado, possa vir a atrasar esse percurso. Assim, o que eu estou dizendo é o seguinte, existe a possibilidade de fazer um estudo que justamente no ponto onde a Nilde falou que era a área central que é a área onde tem maior número de ônibus passando nos corredores, porque quase todos os ônibus chegam na área central, então é justamente no trecho onde a faixa exclusiva, ela tem maior concentração de chegada de ônibus nos terminais, então eu acho que podemos tentar fazer um estudo para podermos avançar nessa questão. Acho que podemos, mas neste momento, neste momento, nós não temos como atender essa solicitação, esse assunto já é recorrente, quantas vezes que trouxemos aqui e não avançou, porque existe uma área técnica que faz um estudo e o estudo ele está levando aqui que existe um risco e não é a perua escolar, é qualquer elemento que entrar a mais na faixa exclusiva de ônibus aumenta o risco do acidente, mas eu acho que o maior problema, é lógico que o acidente é um problema grave, mas o hoje o grande problema é, o corredor foi desenvolvido, o objetivo do corredor e da faixa exclusiva de ônibus foi para reduzir o tempo de percurso, quanto menor interferências nós tivemos dentro desse corredor, quanto menores elementos transitando dentro desse corredor, melhor será o tempo de percurso dessas pessoas que estão dentro do ônibus é isso.

Nilde - O senhor Dawton, posso dar um adendo? Nesses outros municípios dos quais já foram autorizados e que hoje está fluindo super bem. Tanto Osasco, Guarulhos e outros municípios mas já chegaram ver algum estudo nesse sentido, nesses municípios para ver se houve realmente esse aumento de acidentes? Não é que a gente queira copiar, me entendeu? Não é isso? Copiar, muito pelo contrário. São Paulo é a vitrine, o município de São Paulo, é a vitrine para o país inteiro, não é, já que eles fizeram, e está funcionando, porque não dar uma averiguada para ver se realmente houve esse aumento de acidentes.

Dawton Roberto Batista Gaia - Nós podemos verificar, Nilde, não tem problema nenhum. O problema é outro, a nossa frota de ônibus é a maior frota de ônibus do mundo hoje circulante. Para ter uma ideia, o município de São Paulo, a frota hoje. Acho que tem 12.000 ônibus circulando hoje, né

Vanessa, são 12.000 ônibus circulando hoje na cidade de São Paulo, então não tem nada que possamos comparar com São Paulo hoje, no entorno podemos comparar com relação ao acidente lá podemos até fazer essa pesquisa, mas hoje não tem nada que possamos comparar com o São Paulo para poder falar, olha esse número é semelhante. Essa frota é semelhante, a diferença entre São Paulo e os outros municípios é muito grande, realmente é muito grande.

Oswaldo Luiz dos Reis Filho - Dawton, por favor, é que minha internet caiu. Eu queria dar um adendo, aí qual a nossa insistência da utilização da faixa de ônibus é preservar uma criança que está dentro de uma van desnecessariamente, quase 2 horas. Vou dar um exemplo, hoje nós pegamos crianças que entra às 7:00 da manhã, nós pegamos ela depende de um roteiro, nós pegamos ela 5 e meia da manhã, então o que acontece? Você passa aqui na região, vou dar um exemplo. Na região da Brigadeiro Luís Antônio, às vezes ela trava para subir, ou até mesmo para descer, o que acontece? A criança está lá, nós temos que pegar uma criança cedo para manter um horário de entrada dela da escola, sendo que se nós utilizarmos na faixa de ônibus, autorizando uma faixa de ônibus, com certeza essa criança nós conseguimos pegar 20 minutos antes da entrada, então hoje para nós que trabalhamos em São Paulo, o trânsito em todas as regiões, Zona Leste, Zona Oeste, Central, a região do extremo Sul é trânsito pesado, a criança hoje ela está muito tempo dentro da van desnecessariamente, nós entendemos muito bem a mobilidade da cidade de São Paulo. A frota é grande, entendeu, e o que acontece nós não vamos embarcar e nem desembarcar criança, nós vamos só utilizar, então, esse tempo que a criança está ficando dentro da van desnecessariamente, no nosso modo de ver, prejudica até uma criança pedagogicamente, você pegar uma criança de 3 anos para entrar na creche 5h30 da manhã, sendo que a creche abre 7h, vou dar um exemplo no roteiro de 4 km. É muito. No meu ponto de vista, acredito que todos escolares é até desumano, então, quando nós estamos pedindo a faixa de ônibus, nós estamos pensando no bem-estar da criança, então é esse o nosso pedido. Não para chegar mais rápido, não para nós ganharmos tempo não é isso, nós sempre estamos pensando, no conforto da criança. Vou dar outro exemplo que nós não podemos usar o ar-condicionado, muitos não ligam o ar-condicionado, porque uma criança, sempre vai ficar resfriada, ela vai ficar doente, então nós temos um problema muito sério em São Paulo de trânsito, que infelizmente está prejudicando a criança, então hoje em São Paulo, por dia, acredito eu, vou dar até um número baixo, mas é um número de quase 100.000 crianças até mais, sendo transportado em uma van escolar. Então isso aí o pessoal pode até confirmar. São mais de 100.000 crianças por dia.

Eder - Tá chegando a 200.000, porque você coloca quase 100.000 crianças só do TEG, fora o particular, aí que você perde os números.

Oswaldo Luiz dos Reis Filho - Vou dar um exemplo Dawton, nós temos crianças na Região Central, que na Rua Boa Vista nós não podemos usar nada, então, crianças que estão perto de uma escola de 3, 4 km, que está ficando no mínimo 1 hora e 40 dentro da van, agora, o taxista, ele pode usar a faixa de ônibus e a Van Escolar, que no nosso ver tem 2 segmentos, o privado e o público. Eu entendo que o transporte gratuito é um transporte público e tem um transporte privado, que é das escolas privadas. Só que nós estamos levando 200.000 crianças por dia, que com certeza, o trajeto, se nós utilizarmos a faixa de ônibus, e detalhe, nós vamos utilizar uma faixa de ônibus por alguns minutos. Não é toda hora. Agora, eu entendo muito bem segurança, mas nós também estamos preservando a segurança da criança. Criança que entre 1 hora da tarde na Região Central, nós estamos pegando às 11 horas da manhã. Nós estamos pegando 11 horas da manhã que entra às 13h. É um problema crônico que nós podemos tentar achar uma solução para essas crianças ser bem atendidas e com segurança, com conforto. Tem criança que sai 11 horas da manhã para entrar 13 horas, ela já chega na escola cansada pedagogicamente, ela já está prejudicada. Agora você imagina quando ela sai 17 horas, o horário de rush pesado, você pega região de Aricanduva ou a região da M boi mirim, tem um trânsito pesadíssimo, então, esse é o adendo nosso. Agora nós

também não podemos concordar que um taxista utilize a faixa de ônibus, quem está sendo prejudicado não é o motorista que o condutor escolar, sim, a criança que nós levamos pra escola, esse é o nosso pedido de segurança e de bem-estar, entendeu? Então não é para ganhar tempo, não é para favorecer nós, o profissional e sim, a criança. É isso que batemos na tecla, agora, a campanha educativa com os motoristas de ônibus, podemos até a Prefeitura fazer uma campanha educativa. Eu acredito, sinceridade que não atrapalhe os horários dos ônibus, porque são poucos no universo de 100% em escolares. Eu acho que 25% que utilizariam a faixa de ônibus, nem todos vão utilizar, nem todos, hoje tem o programa da Prefeitura, hoje tem o baby creche, são crianças, bebês de 1 ano. Onde hoje se pudesse usar a faixa de ônibus, essas crianças ficaria dentro da van 20 minutos, 30 minutos, não 1 hora e meia. Às vezes chega a dar até 2 horas. Esse é o grande problema nosso hoje, que o transporte escolar que precisa mesmo da utilização da faixa de ônibus porque o trânsito de São Paulo é muito pesado, é muito pesado. Eu pego o viaduto, vou ser até pontual, aqui no centro tem o Viaduto Jaceguai, que eu já levei quatro multas porque eu passei a faixa de ônibus, só que às 17h da tarde, aquilo tudo parado. A faixa de ônibus livre, o taxista lá com um passageiro, um só eu com 8 crianças, o taxista pode usar faixa de ônibus. E o transporte escolar, que no meu ver é um transporte público, tanto privado como público, ele não pode usar a faixa de ônibus. Eu fico com uma criança, uma 1 hora e 40 num trajeto da Praça da Sé a Aclimação. É um absurdo, então esse é o grande problema nosso. Se você pegar a região da Zona Norte, Santana é um trânsito pesadíssimo, a Região do Aricanduva, Zona Leste, é um trânsito pesado. Se você pegar em M'Boi mirim é muito pesado, então a nossa solicitação é para o bem-estar da criança, não é para o bem-estar do condutor, não é para chegar no horário, lá na escola. Não é para atender mais criança, não é nada disso, é o bem-estar da criança. É isso que nós estamos pedindo.

Dawton Roberto Batista Gaia - Acho que o Esequias queria falar.

Esequias - Só continuando nessa questão, eu sei que agora o Sr Dawton falou que tem essa inviabilidade, no caso, nós poderíamos ver um projeto piloto, quer dizer, para quem está no Centro faz um projeto piloto, um mês, dois meses, para fazer uma leitura de como isso afeta o trânsito e tudo mais, mas para nós termos uma resposta que seja possível, tanto para assim do que nós atendemos em relação às crianças e até isso é bom para os pais. Têm muitos pais que não põe as crianças no transporte, então deixam de tirar carros, quer dizer de circular na própria cidade em função disso, porque ele diz, há quanto tempo vai? 1 hora para levar o filho para escola, 40 minutos, "não, é muito tempo, eu não vou por" ele prefere levar o filho então é mais um carro na rua, 2, 3 se contarmos isso em cada escola, isso falando de um carro, nós falamos de 2, 3, o contingente seria muito maior de carros que estão nas ruas em função dessa problemática de não ter essa condição de você ter uma agilidade e realmente assim, um projeto piloto que medisse há questão de tempo dos escolares, aí obviamente, com tudo isso, eu sou da associação, tem sindicato, tem cooperativa, de fazermos um treinamento também com todo o pessoal do transporte escolar, nós nos comprometemos a fazer um treinamento intensivo, de respeito, de orientação. E os transportadores se organizam a partir disso. E aí a gente caminhar, dizer, opa, realmente, isso é possível ou não é possível não sendo realmente, não insistiremos nisso, mas se há uma possibilidade de melhorar tanto trânsito como em relação para as nossas crianças, eu creio que poderia ser um estudo, como se diz com mais ação, lógico, os engenheiros fizeram um estudo pensando, calculando tal, mas eles não estão no trânsito, para medir isso nós estamos, entendeu como os taxista estão lá no trânsito, em média entrada e saída na faixa de ônibus. Eu creio que é passivo de pensarmos em fazer um estudo. Eu até me comprometer com Osvaldo aqui de fazer um projeto piloto de regiões. Temos o mapeamento de faixas de ônibus e tudo mais e pontuar essas regiões e passar para vocês para que haja esse estudo e essa proposta, de nós fazermos um projeto piloto, uma região que se veja que pode ter essa mobilidade, pode facilitar para a criança e para tudo mais. Em relação ao trânsito. Obrigado.

Eder – O Dawton, rapidinho que eu vou ter que sair agora, vou para uma outra reunião, concordo

com o Esequias, com a fala do Osvaldo, eu acho que a negativa ela tem que vir após ter um projeto, falar não deu certo por causa disso e disso. Agora em cima de “eu acho”, “eu acredito”, não dá pra ter uma negativa dessa. Estamos tentando como o Dawton falou e todos sabemos aqui, há muito tempo que esse projeto, foi feito um projeto piloto, entregamos, não tivemos a devolutiva, né, da forma que queríamos hoje estamos conversando novamente sobre esse mesmo projeto piloto. Acho que temos que ter essa sensibilidade nesse momento de ver todos os pontos. O acidente tem que ser colocado sim, tem que ser colocado, mas vamos colocar também. O futuro do nosso país em xeque, que são essas crianças. O Dawton mesmo falou, a sua fala foi boa, foi feito para otimizar, para ter mais agilidade para o pessoal chegar ao trabalho, chega em casa e por que não também usar para essas crianças não ficar tanto tempo dentro do transporte escolar. Por que não, vamos tentar fazer, não vamos ter essa negativa. Os engenheiros falaram que não dá e pronto. Vamos tentar fazer um projeto que se use 5 vans, 3 ou 4, seja o que for, mas vamos usar e ter essa resposta operando. Porque da mesma forma que o Esequias falou, o Osvaldo, a Nilde falou, eu uso a fala deles aqui tem operadores aqui. Somos operadores, está na rua, não engenheiro que está na rua, engenheiro está lá dentro, tem que operar aqui para ver, então vamos tentar operar como tudo que a CET faz dentro da cidade de São Paulo, que é muito bom, eles fazem testes e dá certo, entendeu, eu vou falar, semana passada aqui na Região Sul de São Paulo, o Prefeito falou, quero que muda das 5 às 9 da manhã, vai ser uma mão só. Das 5 às 8 da noite vai ser outra. Tudo isso é estudo que se faz para colocar em prática e por que não fazer isso para o Transporte Escolar, para ver se dá para otimizar o tempo dessas crianças. Pessoal, essa é minha fala, me desculpe, alguma coisa, muito obrigado. Eu tenho que sair, que eu tenho que entrar em outra reunião e vamos a próxima, depois eu converso com Osvaldo, obrigado.

Osvaldo Luiz dos Reis Filho - vamos pra segunda pauta, então acho que foi bem colocado para todos, o senhor Dawton, Nilde, Esequias, Éder, agora vamos para outra pauta. Senão, vai ficar, meio cansativo, mas agora vamos fazer esse projeto piloto, sem o projeto piloto, nós não vamos ter sucesso.

Dawton Roberto Batista Gaia - Então vamos fazer o seguinte, Osvaldo, só para fecharmos esse assunto. Você tinha feito aí uma proposta, um projeto piloto, dá uma olhada, acho que Esequias falou que queria contribuir com mais alguma coisa, faz a proposta encaminha para nós, faz e complementa ele, traz aqui para nós, quem tem que fazer essa análise, lógico que é a SPTRANS, quem trata do transporte na cidade de São Paulo é a Secretaria, junto com a SPTRANS, a CET faz todo um estudo na questão dos acidentes, na questão da segurança do trânsito a CET que vem fazendo todos esses encaminhamentos e todos esses estudos, mas faz a proposta, nós vamos encaminhar para SPTRANS, faz a proposta, complementa o que vocês tinham que fazer e manda para nós e vamos fazer essa análise novamente. Quem sabe conseguimos encerrar esse assunto, porque ele vem sendo recorrente há tanto tempo, então, obrigado pela contribuição. A segunda pauta é que vocês estariam trazendo propostas de campanha e que a Área de Marketing aqui da CET estaria ouvindo, ou acrescentando, ajudando ou contribuindo para que essa campanha seja realizada aqui com relação ao Transporte Escolar.

Osvaldo Luiz dos Reis Filho - hoje um segundo grande problema nosso, que o Transporte Escolar enfrenta é embarque e desembarque na frente das escolas. Algumas escolas, não tem a placa, outras têm, outras estão com faixas amarelas, mas o que acontece, não está tendo uma cooperação de ambas as partes da sociedade, que são os pais e também da CET, então tem muitas escolas, principalmente públicas, que não tem uma área de embarque e desembarque para as Vans Escolares, e o embarque e desembarque nas escolas, ela vem do princípio de segurança, vou dar um exemplo, se chegar numa escola pública da prefeitura que tem 500 alunos ou 200 alunos que seja, não tem vaga para o condutor escolar. Não tem vaga. O que nós estamos querendo que a prefeitura, através do departamento de marketing, que possa nos ajudar com uma campanha publicitária, via

televisiva, rádio ou até informações nas portas das escolas que essa campanha, mostre para os pais a nossa dificuldade de desembarcar crianças, porque hoje, se você parar na fila dupla já é errado. Muitos escolares são obrigados a parar na fila dupla, porque ele não consegue uma vaga na frente das escolas, porque ou está o carro do pai, ou o carro de funcionário da escola ou de outras pessoas que não fazem parte da escola, mas estacionou o carro em frente à escola, então, nós já fizemos várias tentativas também de embarque e desembarque, mas no nosso ver, senão fizer uma campanha publicitária da prefeitura, respeitando o embarque e desembarque das Vans Escolares, vai ficar uma situação, pior não fica e nós vamos ter que conviver com esse problema crônico, eu vejo assim, quando a prefeitura faz uma campanha publicitária. A sociedade vê aquilo com bons olhos, vê uma situação favorável, porque vai ver que é para a segurança da criança. Eu repito, tudo o que nós fazemos no transporte escolar, nós fazemos pela segurança das crianças, o bem-estar dela, porque a responsabilidade nossa, ela é muito grande, é muito grande. Ela não tem dimensão da responsabilidade, porque nós estamos tirando o melhor bem da família, que é o filho e quando passa na nossa responsabilidade, nós temos a obrigação e o dever de fazer um bom atendimento com excelência, e o que acontece, chega na frente da escola não tem lugar para estacionar a van, mesmo com uma placa de embarque e desembarque de Vans Escolares, os pais não respeitam, agora, se fizer uma campanha no nosso modo de pensar, numa campanha que vai vir no maio amarelo. Se fizer uma campanha no maio amarelo junto com o Transporte Escolar, eu acho que é um ponto positivo para nós, para a prefeitura, para todo mundo. Então é isso que nós estamos pedindo. Aproveitar o maio amarelo para reforçar uma campanha dessa.

Dawton Roberto Batista Gaia - Fábio, você quer falar?

Fabio Nigro Gonzalez – Quero sim. O foco do maio amarelo é sempre segurança no trânsito. Eu acho que é super válido e importante abordarmos no maio amarelo, todos os modais, todas as formas de transporte pela cidade. É a primeira vez que eu estou tendo contato com esse modal especificamente, e Transporte Escolar e nós estamos fazendo agora o planejamento do maio amarelo e eu queria saber se existe a possibilidade fazermos uma reunião de trabalho. Para pensar e elaborar ações que sejam mais eficientes. Ações como eventos e ações de comunicação que sejam mais eficientes para que possamos incluir no nosso planejamento do maio amarelo até saber de vocês quem seria o representante do modal para poder conversar conosco.

Oswaldo Luiz dos Reis Filho – Fábio, obrigado pela oportunidade e agradeço a sua participação aqui, que é muito importante para nós, podemos fazer um grupo de trabalho junto com vocês, e levar o que nós podemos ajudar nessa campanha, podemos marcar uma reunião presencial ou até virtual.

Fabio Nigro Gonzalez – Pode ser até presencial e acho que até mais interessante nós nos conhecermos pessoalmente. Eu acho legal, porque que eu falo isso de fazermos uma reunião específica para falar sobre esse tema, porque às vezes aqui na Câmara Temática, nós debatemos temas mais abrangentes e o que nós vamos precisar saber porque uma coisa é entender as dores de vocês e tentar criar políticas públicas para isso. Outra coisa é sentar para conversar sobre um tema bem específico, que é comunicação, que é a criação de evento, a criação de ações e para trabalhar nesse sentido de educação, de educação de trânsito, comunicação, como que nós conseguimos melhorar o dia a dia de vocês, então, acho que seria interessante se pudermos marcar, pode ser para essa semana ou para a semana que vem uma reunião aqui na Rua Barão de Itapetininga. Essa semana para mim seria bom na sexta-feira, dia 3 às 9h, e aí eu só preciso que vocês me digam quantas pessoas são, para eu saber qual sala de reunião que eu organizo, eu vou deixar o meu WhatsApp aqui para vocês e o meu e-mail também.

Fabio Nigro Gonzalez – tá bom, sexta-feira, dia 03 as 8h30.

Dawton Roberto Batista Gaia - Só fala, Barão de Itapetininga número, acho que é 18, é de esquina com a Praça Ramos de Azevedo, que andar?

Fabio Nigro Gonzalez – É no 5º andar. Isso, eu não tenho e-mail de vocês, então se um de vocês, como eu passei e-mail aí no chat, se um de vocês puder fazer um *invite* e incluir, aí eu aceito aqui no meu e-mail. Senão passem os e-mails de todos que eu incluo aqui e faço *invite*.

Oswaldo Luiz dos Reis Filho - Isso aqui, vou passar o e-mail aqui. O meu, já passei no chat. Então, Dawton, eu acho que essa reunião acho que ela vai ter frutos sexta-feira, que o Fábio deu uma possibilidade. Eu acho que vai ser muito bom o maio amarelo colocar esse problema crônico nosso, e quem sabe podemos até colocar, o Fábio, pode até nos ajudar com as ideias também da faixa de ônibus, falar com ele tal, tem que aproveitar. Eu não sei se você é favorável.

Fabio Nigro Gonzalez – É, mas ai já sai do escopo do meu trabalho isso.

Oswaldo Luiz dos Reis Filho - É, mas eu gostaria da opinião sua, que você acha utilização da faixa de ônibus.

Fabio Nigro Gonzalez – Então eu acho que isso não é nem uma questão de opinião. Eu acho que isso tem estudos técnicos que avaliam esse tipo de coisa. Acho que nem eu, nem o Dawton nós não podemos simplesmente expressar uma opinião, temos que consultar, nós temos equipes técnicas operacionais aqui na CET, que dão os seus pareceres e deixa de ser uma questão de opinião mesmo.

Oswaldo Luiz dos Reis Filho - Não... é justo, sexta-feira, vamos colocar essa campanha do embarque e desembarque, uma solução para nós.

Nilde - Já vai estudando também, viu Fábio? Porque a prefeitura andou fazendo bastante recapeamento em várias vias e a maioria delas na frente das escolas. Então até as faixas que já existiam não mais existem, se puder estar verificando isso para nós também, seria de grande valia.

Dawton Roberto Batista Gaia – Pessoal, só para gente dividir aqui, porque aqui são 2 questões, uma é a questão do projeto, que é a resinalização desses locais ou novas sinalizações que vocês estão propondo, então isso é um assunto que cabe a área operacional da CET, fazer esses estudos e fazer essa proposta, outra é a questão da campanha que o Fabio foi convidado aqui para ouvir vocês. E agora esta tomando a iniciativa de convidá-los para fazer uma reunião, que eu achei ótima essa proposta. Eu não sei se alguém mais quer falar. Eu acho que a nossa reunião acabou, alguém mais quer falar alguma coisa? Então, só para se fazer um fechamento dos nossos dois assuntos. Primeiro que o nosso grande desafio, o Fábio falou bem, tem uma área técnica que estuda e tem que ser em cima de elementos levantados que tem que oferecer as respostas técnicas, com relação a essas possibilidades. Mas o grande desafio mesmo é que essa rede de ônibus, ela sempre tem feito ajustes operacionais, as faixas exclusivas de ônibus, ela visa garantir maior eficiência operacional, com aumento de velocidade comercial, eficiência, conforto para o usuário, regularidade e agilidade. A proposta que vai surgir aqui de vocês, ela tem que estar envolvendo tudo isso, não pode prejudicar esse compromisso que o poder público tem de transportar as pessoas mais rápido por essa faixa exclusiva. Ela é exclusiva exatamente para poder trazer todo esse conforto e essa agilidade nesse percurso, então dentro da proposta de vocês, tem que caber essa possibilidade, então, eu agradeço a vocês mais uma vez por participarem da nossa reunião, agradeço ao Fábio por ter contribuído nesse assunto.

Fabio Nigro Gonzalez – SME - Imagina, Dawton. Ainda não contribui com nada. Vamos só sentar

para conversar para ver no que podemos contribuir só uma coisa, eu anotei. São quatro e-mails aqui, Osvaldo, Esequias, Nilde, e Edy. Tem mais alguém? Vocês tinham falado de 5 pessoas, não, então estou enviando o invite agora.

Dawton Roberto Batista Gaia - Aqui participa sempre o Rogério conosco que deve ter entrado em contato com vocês. A Sônia também que tem participado das nossas reuniões, então, assim, o nosso grupo aqui realmente é um grupo bastante unido, tá se esforçando bastante para poder conduzir essas reuniões de uma forma tranquila, com bastante transparência, e está a Vanessa aqui, que é representante da SPTRANS.

Nilde - Muito obrigada, a todos um ótimo trabalho.

CHAT:

[10:20] Fabio Nigro Gonzalez - SME (Convidado)

Fabio Nigro Gonzalez942123970fabion@cetsp.com.br

[10:23] Osvaldo Luiz dos Reis Filho

Oswaldoescolar@hotmail.com

[10:24] Esequias

essequiasdl2011@gmail.com

[10:24] Esequias

Grato

[10:24] Nilde

nilde_martins@hotmail.com

Grata

[10:25] Fabio Nigro Gonzalez - SME (Convidado)

mais algum email?

[10:27] Edy

edyescolarturismo@gmail.com