

## 80ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CMTT

**Data:** 29/08/2025

**Horário:** 09h00

### **Participantes:**

Alexandre Bürgel - Zona Sul – Conselheiros CMTT (Sociedade Civil)  
Amaury - Observador  
Andrea – SPTrans – Conselheiros CMTT (Governo)  
Antonio Matias Ceará – Conselheiros CMTT (Operadores de Transporte)  
Caique Alves de Souza – Conselheiros CMTT (Sociedade Civil)  
Carlos Alberto S Codesseira – Conselheiros CMTT (Governo)  
Caroline Duarte Ceará – Conselheiros CMTT (Operadores de Transporte)  
Conselheira Marta Porta – Conselheiros CMTT (Sociedade Civil)  
Daniel Augusto De Souza Borges – Conselheiros CMTT (Governo)  
Daniela Mangini – CET/Imprensa  
Dawton Roberto Batista Gaia – SMT/AT  
Debora S Sciamia (NDANT)  
Debora Sipukow - – Conselheiros CMTT (Governo)  
Denis SPTrans  
Diego Santos - SPTrans  
Eduardo Reis – SPTrans – Conselheiros CMTT (Governo)  
Educalibras | Wallace e Amanda  
Élio Camargo - CTMP  
George Queiroz – Conselheiros CMTT (Sociedade Civil)  
Gustavo dos Santos Azevedo – Conselheiros CMTT (Sociedade Civil)  
Izumu Honda – Conselheiros CMTT (Sociedade Civil)  
Jornal Bicicleta - CTB  
Jose Julio Rebelo – CET/GST  
Lea – SMT/AT  
Leandro Frenham Chemalle - Observador  
Marcelo Almeida Pereira  
Marcus Vinicius B Buelloni – CET/GPL  
Mario Luiz de Camargo Filho  
Mauro Calliari - CTMP  
Michele Perea Cavinato – SMT/AT  
Osvaldo – CT Transporte Escolar  
Pamela Escolastico Rodrigues – Conselheiros CMTT (Governo)  
Pcabral  
Priscila (SPTrans) – Conselheiros CMTT (Governo)  
Rafael  
Rafael Calabria - Observador  
Rafael Mielnik – SMT/AT  
Rafaela Moreira – Conselheiros CMTT (Sociedade Civil)  
Raphael Secanho (SPTrans)  
Renan Villarta – Conselheiros CMTT (Sociedade Civil)

Ricardo Pradas – SMT/AT  
Richard Melo – Conselheiros CMTT (Sociedade Civil)  
Rodrigo Candido – SMT/Imprensa  
Rodrigo Dias Paes Landim – SMT/AT  
Sara Raquel Miranda de Araujo – SMT/AT  
Thomas Wang - CTB  
Wagner palma – Conselheiros CMTT (Operadores de Transporte)

## **Pautas**

1. Mamãe Tarifa Zero: Apresentação do Programa e Resultados da Pesquisa – Rafael Barros de Camargo, Diretoria de Planejamento de Transporte/SPTrans.
2. Consolidação do Planejamento Cicloviário – Dawton Gaia, Assessoria Técnica/SMT.

**00:01:20 Dawton Roberto Batista Gaia:** Bom dia a todos. Vamos dar início a mais uma Câmara Temática do CMTT. Acho que é melhor a gente começar hoje pelos informes.

**00:01:56 Eduardo Reis – SPTrans:** Posso começar, posso começar. Na realidade, primeiro, agradecer a oportunidade aqui de novo, já é sempre um prazer estar aqui com todo mundo do CMTT. A gente vai falar hoje não só da questão dos tráfegos no informe, mas depois fazer a apresentação da pesquisa do programa monetário Faz Zero. Estou à disposição. Me apresentando, para quem não me conhece, meu nome é Eduardo, eu sou aqui gerente de avaliação de transporte, de avaliação da mobilidade e experiência dos usuários da Superintendência de Planejamento da SPTrans, de Planejamento Estrutural e Avaliação da Mobilidade também aqui da Diretoria de Planejamento da SPTrans. Foi provocada a questão da desativação dos tráfegos. Na realidade, o informe, a questão é que, da nossa parte da SPTrans, não há nenhum plano, nenhum projeto de desativação dos tráfegos. O que está acontecendo é que, na realidade, pela própria questão contratual, alguns veículos estão chegando na vida útil, que eles precisam. Hoje, a tipologia veicular que a gente tem com relação à substituição desses veículos que chegam ao final da vida útil, aprovada pelas áreas técnicas da SPTrans, da engenharia veicular e tudo mais, e que também são adequadas aqui dentro do planejamento, são as de veículos elétricos movidos a bateria. Isso não significa que, no futuro, outros veículos também não possam ser inclusos dentro dessa avaliação, passar por todo o processo e tudo mais. Na medida do possível, as empresas fazem avaliação de quais são os veículos que elas querem substituir, de como são as tecnologias que elas estão colocando. Da nossa parte, na realidade, não há essa arquitetura, essa estruturação de uma desativação da rede. Ele tem uma perspectiva, se não me engano, entre 2027 e 2029, de ter uma movimentação maior de troca desses veículos, justamente por conta da idade média da frota. Provavelmente, lá vai ser um momento, nesse momento vai ser a hora da gente começar a organizar e a pensar o que vai ser feito com relação a essa tecnologia específica. Mas, de maneira geral, estratégica da empresa, não há nenhum tipo de programa ou de planejamento de projeto relacionado à troca da rede de trólebus. Ela vai ser, na realidade, feita justamente a partir da substituição dos veículos mais antigos, isso é importante para a população. Os veículos que estão sendo trocados por troleibus, pelos veículos elétricos, têm sido bem avaliados também, são algumas coisas que a gente tem feito monitoramento aqui, estão operando bem também, não tem tido nenhum problema operacional, de maneira geral. Acho que de maneira, de novo, mais macro, não há nenhum tipo de problema relacionado a isso.

**00:05:15 Dawton Roberto Batista Gaia:** Quem que vai apresentar você, o mesmo mês do momento ali, fazendo?

**00:05:27 Eduardo Reis – SPTrans:** Pode ser, mas não quer só falar, talvez, o informe do ponto? Não sei se do ponto, para já matar a questão dos informes.

**00:05:31 Dawton Roberto Batista Gaia:** Pode passar, melhor.

**00:05:44 George Queiroz:** De qualquer forma, o que você está falando, tem uma certa dificuldade na imprensa, tem acontecido muitas notícias em relação a trólebus, inclusive, em falas do prefeito. Ele disse que queria se livrar daquilo ali e custar caro. Qual que é o comentário quanto em relação a essas notícias que aparecem com certa frequência na imprensa? Elas vão exatamente se for dívida com o que você tá falando.

**00:06:00 Eduardo Reis – SPTrans:** Desculpa, eu só não entendi a última coisa que você falou. Quais são seus comentários? Eu não entendi a última frase, perdão.

**00:06:19 George Queiroz:** Não, falando nos comentários, não só do prefeito, tem uma série de matérias na imprensa que levam a concluir que existe uma vontade, a vontade do prefeito, de livrar do trólebus. Qual que é o comentário em relação a isso? Porque é o que acontece muito na imprensa. Eu queria entender o que que tá acontecendo. Obrigado.

**00:06:37 Eduardo Reis – SPTrans:** Imagina. Bom, eu acho que, primeiro, é natural que as pessoas se posicionem, frente a algum tipo de projeto, algum tipo de política pública. Acho que esse não é um problema. O prefeito tem opinião dele ou outros especialistas na área também tem as opiniões. A gente vê até dentro das próprias especialistas que comentam sobre isso também, posições muitas vezes opostas, né, alguns apoiando, outros não apoiando. Acho que da nossa parte não é um problema. Como a SPTrans, de novo, a gente reforça, eu e o Eduardo, não é a minha opinião aqui que eu estou representando a empresa, eu acredito que essa não é uma questão, para gente, hoje, clara com relação à substituição da frota do troleibus. De novo, acho que tanto o prefeito quanto qualquer outra pessoa pode expressar a opinião deles, seja na imprensa, seja por meio de artigos, seja por meio de relatórios e de pesquisa sobre o tema, isso não é um problema nenhum. A SPTrans, na medida do possível, considera todas essas opiniões e vai tentar ver o que que a gente consegue fazer no momento oportuno. Esse é o nosso papel como empresa, como gestora do sistema de transporte, avaliar tanto as questões técnicas quanto os dados que estão disponíveis pra gente ver qual que é a melhor solução pra isso.

**00:07:55 George Queiroz:** Bom, de qualquer forma, a opinião do prefeito é diferente da minha. Eu não tenho cargo de comando e tal, certo? Eu falo já como conselheiro, enfim, contra a desativação dos outros fios que estão no trólebus, que ele tem muita importância pra cidade. Obrigado.

**00:08:01 Eduardo Reis – SPTrans:** Imagina, agradeço. Dawton, então quer que eu fale sobre a pesquisa ou a gente vai pro outro informe do ponto? O que você prefere?

**00:08:25 Dawton Roberto Batista Gaia:** Não, vamos para o outro informe. Acho melhor ir para o informe.

**00:08:30 Eduardo Reis – SPTrans:** Tá bom, perfeito. Aqui, a gente já libera o Diego também.

**00:08:31 Rafael:** Aqui, é Rafael Drummond. Posso só aproveitar esse ponto da questão do trólebus, aliás, desculpa que eu estou também preso, dentro de um trólebus indo agora para o trabalho. Eduardo, a gente tem algumas questões complicadas nesse processo e não estão batendo. A gente precisa realmente ter a mudança da matriz energética dos ônibus a diesel pros ônibus de energia limpa. A gente entende muito bem de que não é possível você ficar dependendo de uma só tecnologia, mas é mais ou menos isso que a gente tá fazendo com o sistema daqui de São Paulo. A gente está apostando tudo nos ônibus da bateria e deixando de aproveitar uma rede que já temos de trólebus. Não só a histórica, essa linha específica que foi desativada, retirada todos os troleibus dessa linha, que é 408A, que foi a primeira linha histórica de troleibus, ela também tem uma extensão da rede que tá sendo totalmente subutilizada. É algo que a gente entende que está compartilhado entre a SPTrans e as empresas de decidir, a Ambiental está decidindo de trocar esses ônibus especificamente dessa linha, mas está sendo um erro isso, porque a gente está perdendo a oportunidade de utilizar uma infraestrutura que já está posta, que tem uma carga já subutilizada com o número de ônibus que hoje tem. A gente não enfrenta até mesmo o problema do gargalo de conseguir colocar mais ônibus no sistema. Isso em tudo, tudo nesse contexto tá se mostrando um erro. O que eu entendo que talvez seja necessário? A SPTrans tem uma melhor orientação nesse sentido para que a gente não gaste dinheiro à toa, até porque essa rede de cabos dos troleibus renovou o contrato da manutenção até 2029. Até 2029, a gente tem que usar isso, senão é dinheiro gasto pelo ralo. Por que a SPTrans permitiu que a Ambiental fizesse essa troca, e até mesmo especificamente nessa linha histórica? Porque se fosse qualquer outra linha, não teria o mesmo ruído que está tendo hoje. A gente teve isso aparecendo na imprensa, porque é a primeira linha de trólebus.

**00:11:57 Eduardo Reis – SPTrans:** Obrigado, Rafael. Primeiro, é um prazer estar falando com você por aqui. Sempre bom que a gente consiga ter essa troca de visão e de análise técnica também da coisa. Você sempre foi uma pessoa que é referência no assunto da mobilidade, então é importante para a gente também ouvir de você aqui no CMTT. Mesmo assim, na realidade, acho que até me permite descuidar de uma formação sua, de que a gente está depositando todas as fichas no modelo sua bateria. A gente não está. A Prefeitura está justamente procurando outros modos de transporte, independentemente do tipo de tecnologia, mas que façam a redução e a neutralização das emissões. O trólebus ou o e-trólebus é um deles, a bateria é outro. A gente está testando o biometano também. A gente tem ativamente buscado outras tecnologias dentro do mercado, não só aqui no Brasil, como também em outros lugares do mundo, que possam ser soluções possíveis e viáveis para a gente aqui dentro da cidade. A questão do trólebus, obviamente, ela é um dos pontos que está em aberto. Realmente, houve a renovação da rede até 2029, porque, como eu falei, a gente tem veículos que efetivamente estão operando até 2029. Por isso, obviamente, a gente precisa fazer a renovação da rede até lá, porque senão seria até também uma responsabilidade da nossa parte, ter veículos trólebus que têm contratos ativos até 2029. A gente não fazer a renovação da rede aérea para eles. O ponto é, se a gente começa a trazer outros veículos troleibus, essa é uma avaliação que a SPTrans, de alguma maneira, tem que fazer junto com as empresas, junto de custo operacional, custo de implantação e assim por diante, da rede que a gente tem hoje atual, não estou nem falando de expansão dela. A gente traz novos veículos que têm tempos de vida útil, 15, às vezes, mais anos dentro dessa estrutura, a gente está prorrogando ainda mais esse custo de manutenção, esse contrato e assim por diante, para além de 2029. Obviamente que há uma análise de custo-benefício, de como que a gente tem esse tipo de impacto. Acho que essa é uma discussão que a gente tem que fazer, é um olhar que tem que ter, concordo com você, é importante, entendo a sua visão

de que talvez essa não tenha sido a melhor abordagem, essa é uma visão sua e tudo bem, respeito ela, mas acho que aqui, como a SPTrans, a gente também tem algumas condições, alguns outros elementos que para a gente é importante serem considerados e por isso que a gente está avaliando nesse sentido. Mas, de novo, reforço, a discussão não é só sobre trólebus ou ônibus ou bateria, tem outras tecnologias no mercado que para a gente também são importantes. Com relação ao 408A especificamente, eu fui por muito tempo usuário da linha, eu trabalhava aqui na SPTrans, trabalhei há muito tempo, era aluno da PUC, então pegava ela todos os dias para sair daqui da Boa Vista e ir até a Cardoso de Almeida, que é o ponto final da linha. Tem pessoas aqui dentro da SPTrans mesmo que pesquisaram a linha, que tem livros publicados sobre a linha e a importância da linha, mas eu acho que entendo a importância do modo, da tecnologia do troleibus atrelado à linha, mas a linha se mantém, e a linha não é necessariamente só a tecnologia, ela também é o itinerário, também são as histórias, também são os locais que passam, as pessoas que utilizam a linha. Acho que essa é uma discussão que acaba ficando um pouco superficial quando a gente atrela a existência da linha ao troleibus. Entendo que obviamente foi a primeira linha de troleibus na cidade, a mais antiga e tudo mais, esse é um elemento histórico importante, mas até sociologicamente acho que há uma discussão um pouco mais ampla do que só a tecnologia do veículo, o que se mantém como laço histórico dentro dessa linha. Além disso, dentro do próprio contrato com a empresa de ônibus, a gente obviamente tem a questão da tecnologia vinculada à linha, mas isso não significa que a empresa daqui mais para frente possa colocar algum outro troleibus de novo alocado à linha. Ela fez a substituição dos troleibus nessa linha por uma proposta da empresa justamente porque nessa linha estavam rodando troleibus que eram mais antigos, que tinham idade mais avançada, chegaram no limite da idade e por isso houve a substituição nela. A própria empresa e a própria SPTrans muitas vezes fazem alocação de veículos entre linhas dentro do contrato dela, a própria mental pode fazer isso, isso é um item do contrato. Novamente, acho que esse não é necessariamente um problema, não é porque agora houve aprovação por parte da SPTrans de substituição da tecnologia, é que isso vai ser para sempre, não é essa a questão, isso não é uma questão escrita em pedra. Esse planejamento da cidade, alocação dos veículos, operação, ela é uma questão dinâmica e a cada dia isso pode mudar. Acho que não é um problema essa questão, pelo menos da nossa parte.

**00:16:36 Dawton Roberto Batista Gaia:** Desculpa, gente, eu vou interromper vocês. Obrigado, Eduardo. Obrigado, Rafael. Eu não vou prosseguir nas perguntas porque isso não faz parte da nossa pauta, era apenas um informe. Eu vou encerrar essa pauta, essa pauta não, esse informe. Se for necessário fazer disso uma pauta posteriormente, a gente precisa colocar aqui para poder ser colocado como pauta mesmo para que as pessoas possam até se organizar para fazer esses questionamentos e essas respostas sobre os questionamentos que estão sendo colocados. Eu vou encerrar mesmo, não vou passar mais adiante, vou passar para o Diego Santos que está aqui para fazer o segundo informe e posteriormente nós vamos dar início às nossas pautas. Porque informe é isso, informar o que está acontecendo e posteriormente a gente passar para as pautas. Claro, se isso for motivo, se for necessário fazer disso uma pauta, faremos e a gente discute em uma outra reunião. Mas não vai ser nessa reunião que nós vamos discutir, porque eu acho que precisa vir um assunto, precisa passar para as pessoas e as pessoas precisam se organizar para poder falar sobre determinadas pautas. Então, desculpa, mas eu vou encerrar essas perguntas aqui nesses informes. Bom dia, Diego, vou passar a palavra para você. Pode fazer o seu informe e depois nós damos início às nossas pautas.

**00:18:09 Diego Santos – SPTrans:** Bom dia a todos. Quem não me conhece, eu sou aqui hoje o chefe da área de integração territorial da SP Trans, também na estrutura da diretoria de planejamento e foi-

nos pedido aqui para deixar informado as competências da SP Trans em relação a pontos e abrigos da cidade. Eu vou separar aqui em dois momentos rapidinho que é competências da SP Trans e SP Obras, que é a detentora do contrato de concessão hoje dos pontos e abrigos da cidade. Cabe à SP Trans definir a localização dos pontos e paradas. A gente tem o totem, que é esse marronzinho, e o abrigo a serem implantados, suprimidos ou remanejados. Estabelece a localização dos pontos conforme parâmetros técnicos de distanciamento, relevo e condições de segurança. Considera locais de maior utilização e proximidade a equipamentos públicos, como OBS, escolas, hospitais. Muito simplificado a parte da SP Trans. A SP Obras é responsável pela instalação e manutenção dos equipamentos através da concessionária contratada, que hoje é a Eletromídia. Define o modelo com ou sem o painel publicitário e executa a limpeza, a supressão, a substituição dos abrigos e os totens. A nossa estrutura atual hoje de pontos e paradas da cidade está em 22.888 pontos ativos no município, sendo eles 15.342 com totem e 6.746 com abrigos. A instalação dos abrigos também, elas dependem que a calçada esteja na mínima de 250 de largura e que esteja em guia alteada de 6 metros, que tenha de comprimento. As ausências de interferências, como árvores, postes, caixas técnicas, hidrantes, acesso de imóveis. Muito simplificado o que cabe a SP Trans e o que cabe a SP Obras hoje, que é a detentora do contrato de concessão de pontos e abrigos da cidade.

**00:21:08 Dawton Roberto Batista Gaia:** Muito obrigado, Diego. Vou passar para o Eduardo agora fazer já a apresentação do programa e o resultado de pesquisas.

**00:21:25 Eduardo Reis – SPTrans:** Obrigado, Dawton. Bom, então, de novo, não sei se todo mundo estava aqui na hora que eu me apresentei, mas reforçando, meu nome é Eduardo Reis, eu sou gerente de avaliação da mobilidade e experiência dos usuários aqui da SP Trans. Ela é uma área da Superintendência de Planejamento Estrutural e Avaliação de Transporte e da Diretoria de Planejamento aqui da empresa. A gente é responsável por fazer algumas outras atividades de avaliação da mobilidade daqui. Por exemplo, o IQT, a performance operacional, outros dados que a gente tem operacionais, somos responsáveis por fazer essa avaliação junto às empresas concessionárias. A gente também faz análise de bilhetagem e operacionais, trazendo matrizes de origem e destino, avaliação de políticas públicas, de implementação e monitoramento dessas políticas. O planejamento, aplicação, controle e análise dos dados relacionados a pesquisas frente aos usuários da SP Trans, seja eles de satisfação do serviço como um todo, que é uma pesquisa grande que a gente faz aqui e que está inclusa no IQT, sejam elas pesquisas de opinião pública, frente a algum programa ou algum tipo de proposta que a SP Trans tenha, ou de avaliação de serviços da SP Trans e da Prefeitura relacionados ao transporte público da cidade. Aqui, no caso, o programa Mamãe Tarifa Zero é um programa da Prefeitura que tem parceria entre a Secretaria de Educação e a Secretaria de Transportes. A nossa pesquisa vem justamente para fazer uma avaliação desse programa depois de alguns meses de implantação. Ela foi publicada, finalizada em julho de 2025, por isso até que eu deixei o mês aqui para vocês saberem de quando foi feito. A ideia é que a gente fale um pouco sobre os principais resultados dessa pesquisa. Como eu falei, tem justamente essa finalidade de prospectar a opinião dos usuários sobre esse Mamãe Tarifa Zero. Ele é um programa importante que foi iniciado a partir de 31 de março de 2025 e que previa a gratuidade do transporte público por ônibus aqui na cidade de São Paulo para que os responsáveis, por crianças que estão hoje nas creches municipais, possam levar os seus filhos até as creches pelo transporte público sem ter um impacto no orçamento familiar. A gente tem alguns requisitos que são importantes para a concessão do benefício, principalmente que está escrita no CadÚnico, reside a uma distância superior a 1,5 km do estabelecimento e ela também não esteja hoje vinculada a outro serviço da Prefeitura, que é o TEG. A amostra dela foram de 278 entrevistas, com uma margem de erro de mais ou



menos 6% e um grau de confiança de 95%. Esse é um padrão da amostra que a gente trabalha para esse tipo de avaliação, que a gente acha que estatisticamente é suficiente para a gente ter a avaliação dos produtos e do serviço da SP Trans. A coleta aconteceu no finalzinho de junho, começo de julho de 2025, por telefone. As respostas foram registradas no questionário eletrônico, com a formalização do banco de dados aqui e os resultados depois foram sempre anonimizados para que a gente pudesse ter a avaliação e análise desses resultados. Falando de maneira um pouco mais resumida sobre a pesquisa e sobre os resultados que a gente teve, a gente teve um perfil bem interessante. Obviamente, quando a gente fala de uma amostra de falsidade para o nome do programa, a gente acredita que 100% serão mães, mulheres, mas não necessariamente. A gente tem uma porcentagem de homens também que estão inseridos no programa porque justamente o programa, apesar de não habilitar a trailer dos responsáveis para crianças na creche, se por algum motivo a gente tem algum pai solteiro ou que seja o responsável pela criança, ele também pode ser contemplado dentro do programa. Por isso que, quando a gente fala do perfil aqui, tem 99,3% de mulheres e 0,7% de homens. Uma grande maioria, 65%, 66% da cor negra, esse é um elemento importante também do programa, trazendo o caráter sociodemográfico da nossa população. Uma idade média de 31 anos, também estão mães mais jovens, com crianças também em idade de creche, com iniciais ainda dentro da idade escolar. Uma renda familiar, como a gente falou da questão do CadÚnico e tudo mais, de renda de até dois salários-mínimos, com 70% das pessoas. Escolaridade com até o ensino médio para 62%. A ocupação, como as salarizadas, de 34%, 35% dessas usuárias. 56% afirmam que elas são as únicas responsáveis pela criação e pelo sustento das crianças, a chamada mãe solo. Esse também é um elemento superimportante do programa, porque reforça também esse caráter social do programa relacionado às mães solas. Isso foi transmitido em uma série de projetos e propostas vinculados à questão da vulnerabilidade social, de melhoria da experiência dos usuários e das usuárias dentro do nosso transporte. Um dos elementos que para a gente é importante sempre aferir são os programas voltados às mães solas também. Um outro ponto é relacionado aos hábitos de viagem dessas usuárias. Obviamente, a maior parte dessas usuárias afirma utilizar o programa entre um ou dois meses. Algumas começaram em março, mas a maioria delas entre um e dois meses dentro do programa. Souberam do programa por meio do rádio e da televisão e do jornal do ônibus. Além disso, esse é um ponto importante também, a maior parte das usuárias, 63%, usavam já o transporte público para levar as crianças até a creche. Depois eu vou pormenorizar esses resultados, mas 63% já levavam pagando a tarifa. Por isso, de novo, que a gente reforça o caráter de que esse programa alivia de maneira significativa o orçamento familiar dessas mães solo e dessas famílias que têm essas crianças em idade escolar ainda inicial. Muitas vezes, quando a gente faz esse tipo de pesquisa de serviço, de operação de serviço, a gente também fala sobre a experiência do usuário. Um elemento que para a gente é importante é o processo de inscrição e de adesão ao programa, que foi considerado fácil para quase 88% das entrevistadas. Depois, a gente vai entrar, eu vou falar um pouco mais para frente sobre essa questão da nota máxima alcançada, da nota média e da satisfação. A aprovação de serviço também está em uma aprovação bem alta e aparecem algumas sugestões que eu vou mostrar para vocês nos slides também. De novo, focando na questão um pouco mais clara do gênero, 99,3% das usuárias são mulheres, das pessoas entrevistadas são mulheres, 66%, praticamente. São negras, pretas e pardas, 32% brancas. A escolaridade bem maior do ensino médio completo, com 63%. A média de idade de 31 anos, mas com uma faixa etária maior, sendo de 25 a 34 anos, com 46% das pessoas entrevistadas. A ocupação grande parte delas assalariadas, 35%, mas logo em seguida também tem uma fatia grande, um quarto das pessoas entrevistadas desempregadas. De novo, reforço a importância do programa e da gratuidade para essas pessoas, porque muito provavelmente não poderiam levar seus filhos à creche, ou teriam dificuldades para levar os filhos pagando a tarifa de ônibus. Além disso, a questão da renda também, pensando na questão do elemento importante aqui, é

um ponto significativo. Das mães solos, como eu falei, com 56% dessas usuárias sendo mães solos, responsáveis únicas pela família. A maioria delas passando de um a dois meses, mas também uma proporção grande de até um mês, sendo novas usuárias do programa, no final de junho e começo de julho. Também a gente percebe que é um programa que está em crescimento, que tem uma fatia grande, que está entrando no programa na medida em que vai tendo conhecimento e vai tendo essa necessidade. Como hábito, como a gente tinha falado também, televisão, rádio, jornal do ônibus foram os meios de comunicação que foram por onde eles tomaram conhecimento sobre o programa. Esse é um ponto importante. Isso também mostra a importância do jornal do ônibus na divulgação para os usuários do sistema de transporte aqui. Para quem não sabe, o jornal do ônibus é aquele folheto, aquele folheto que fica perto das entradas dos ônibus, das entradas e das saídas, e que a gente substitui, dependendo da campanha que a gente tem, se não me engano, a cada 15 dias. O jornal do ônibus é sempre um elemento importante para a Prefeitura e para a SPTrans conseguir introduzir não só programas, serviços, mas também conceitos e hábitos para os usuários aqui dentro do sistema. Mas também as próprias creches e as escolas também falando sobre isso com as mães, esse é um elemento importante, dentro da parceria com a Secretaria de Educação também. Acaba que esses são os grandes elementos de conhecimento para o programa. A gente estava falando de como eles faziam para levar as crianças antes do programa, 63% pagavam a tarifa, como eu tinha falado, e quase um quarto de novo, 23%, 24% iam a pé antes do programa. Novamente, a gente percebe o quanto o programa traz um elemento fundamental e que supra uma carência que existia realmente para essas mães na ida até a creche. É um elemento importante hoje para o cotidiano, para a rotina dessas mulheres na cidade que são usuários do transporte. Bom, quando a gente fala das notas, a gente tem uma escala de 1 a 10, 86% deram nota 10, deram nota máxima para o programa, esse é um elemento importante. Quando a gente junta todas as notas, a gente tem uma nota média para o programa de 9,66. Esse também é um programa muito bem avaliado. A gente aqui na Secretaria de Trânsito tem alguns outros serviços que são também tão bem avaliados quanto, como, por exemplo, o serviço do Atende Mais, que também tem sempre uma avaliação muito alta. O Aquático, há pouco tempo, teve uma nota também alta, de 9, 90% de satisfação. A gente tem tido programas que têm sido bem avaliados como um todo, e a Tarifa Zero também reforça nesse sentido essa avaliação positiva dos serviços aqui da SP Trans. Quando a gente perguntou por que não deu 10 para essas pessoas aqui, a gente está falando de 37 pessoas das 278, 280 que foram entrevistadas, algumas enfrentaram algumas dificuldades. Esse elemento é importante também, porque apesar do número pequeno, dentro da amostra, 10%, 15%, que não deram a nota 10, a gente sempre busca melhorar, e sempre busca alcançar a nota 10 como serviço público. A gente aqui está tentando entender também se foi algo individual, se tem alguns outros processos que a gente, de alguma maneira, acha que são importantes da gente melhorar. Esse tipo de resposta para a gente é importante para esse mapeamento. Primeiro, da dificuldade na recarga das cotas, às vezes pode ter algum tipo de problema dentro do posto de atendimento, ou da própria questão do sistema do bilhete único e tudo mais, mas é um elemento importante para a gente considerar aqui dentro, e o mau atendimento ou a falta de informação na central nos postos de atendimento, 27%. Lembrando que essa porcentagem é em cima dos 37 que responderam essa pergunta, não dos 280 que foi a amostra geral do sistema. Proporcionalmente, esse é o número baixo de usuários que tiveram esses problemas. Quando a gente pergunta se os usuários aprovam ou não um programa, 99%, praticamente, 98.92% aprovam o programa Mamãe Tarifa Zero. Também, novamente, uma aprovação bem alta para o programa junto aos usuários. Dentro das sugestões, tem um pouco dessa questão de melhorar o atendimento, da maneira de melhorar as informações, estão atrelados ao programa e à inscrição, 30% dos usuários que responderam essa pergunta sugerem esse tipo de abordagem. Uma outra significativa é aumentar a faixa etária de uso, a gente sabe que esse é um elemento importante, porque, obviamente, outras



crianças muitas vezes podem entrar, as mães têm outros filhos que têm que levar até as escolas também, mas, por enquanto, a faixa ainda é a da creche. A questão de melhora do processo de recarga e de uso para outros modais, por exemplo, o metrô e a CPTN. De maneira geral, essas são as sugestões que a gente tem dentro do programa. É isso. Eu estou à disposição para responder as perguntas de vocês, se for necessário. Se não me engano, também tem o pessoal aqui das áreas técnicas, eu vi o Rafa Secanha, que está aqui, o gerente de atendimento, o próprio Andreia também, que está sempre por aqui, e outros da SP Trans, que talvez possam responder as perguntas de vocês se for alguma coisa que eu não consiga. A gente está à disposição.

**00:35:40 Dawton Roberto Batista Gaia:** Perfeito. Muito obrigado, Edu. Bela apresentação. Realmente, o trabalho está muito claro, que realmente está sendo muito bem avaliado. Temos aqui o Renan, o George e o Mauro. Eu vou pedir para os três falarem, formularem as perguntas, e depois eu passo para você respondendo uma vez.

**00:36:05 Renan Villarta:** Olá, bom dia. Eu acho que quando a gente está nessa questão do conselho, acho que a gente tem que pegar as nossas pautas e retrabalhar elas até a gente conseguir criar um consenso. Dito isso, nas últimas apresentações que a gente teve acesso aqui no conselho, eu coloquei que, às vezes, o perfil decisório dentro da prefeitura parece ser muito reativo, e não de inovação. Eu vejo isso, de novo, se repetindo um pouco na apresentação, no sentido de que, tentando fazer uma analogia bem tosca, mas para tentar deixar o meu ponto mais simples, quando você quer atingir o público feminino, quando você vai vender uma maquininha de aparar os pelos, você coloca uma cor rosa e você faz uma propaganda direcionada para aquele público. Quando você quer atingir o público masculino, você coloca um jogador de futebol, você tem os homens comprando aquele produto. No final, o produto é o mesmo, ele serve para os dois gêneros, poderia ser a mesma maquininha, mas, dependendo para quem você quer vender, você faz uma linguagem de comunicação voltada para aquele público. O meu questionamento é, isso parece acontecer aqui também, a partir do momento que você coloca o nome do programa como Mamãe Tarifa Zero, você exclui toda a possibilidade de um homem se entender como podendo fazer parte daquele programa. Eu entendo que a grande parte da sociedade brasileira são as mulheres que cuidam, eu não estou ignorando esse fato. O que eu estou colocando é, se a gente espera, como sociedade, que os homens participem mais no cuidado com as crianças, que os homens participem mais nos cuidados com a casa, se os homens participem realmente e que peguem esse esforço que as mulheres fazem hoje, a gente consiga dividir isso com elas, a gente precisa começar a tratar esse público com a mesma capacidade de pertencimento a esse tipo de programa do que as mulheres. Os pais solteiros que estão passando necessidade têm que ter se representado nesse programa também. De novo, eu não espero que essa participação de 0,7 aumente muito, provavelmente aumente para 2 ou 3, mas eu acho que é que está o processo de inovação que a prefeitura pode demonstrar, de ela trazer esse público também, de ela entender isso, de ela reconhecer que podem vir a existir pais que se veem nesse papel. Essa é mais uma provocação do que uma pergunta, mas que, nossa, eu adoraria ter uma apresentação dessa daqui a, sei lá, seis meses, quando alguma propaganda ou o nome do programa tenha sido mudado, para ver se esses números mudam. Porque, se esses números não mudarem, realmente a nossa sociedade está indo para um lugar meio difícil. Mas, se eles mudarem, eu acho que dá um pouco de esperança de sentir que esse caminho de que os homens participarem também pode ser um caminho viável. É isso.

**00:38:58 Dawton Roberto Batista Gaia:** Muito obrigado, Renan.

**00:39:01 George Queiroz:** Oi, bom dia. Sim, eu reforço aqui a fala do Renan, me contempla. De fato, o nome é catastrófico. Ele é muito ótimo para o marketing, mas foi um marketing eleitoral muito bem feito, de se apropriar, inclusive, da pauta da tarifa zero, sem fazer tarifa zero, sem buscar universalidade, e reforçar papel de gênero em política pública. O nome realmente é uma catástrofe, mas tudo bem. Está colocado, conseguiu os votos que precisa. O que eu queria perguntar em relação a dados quantitativos, eu vi a pesquisa qualitativa, eu quero saber quantas mães e papais estão sendo atendidos pelo programa. Dois, se há alguma conversa sobre extensão desse programa para além do CadÚnico, porque o que eu entendi era que era um programa ainda mais restrito, enfim, talvez na fase experimental, não sei, mas ele ainda não tem a escala de levar, de dar a todas as mães e pais da Escola do Sistema Público a tarifa zero de fato. Eu queria saber o número, o número, quantas pessoas estão, de fato, usando este sistema, e qual é a perspectiva de expansão da política. Obrigado.

**00:0:32 Mauro Calliari:** Bom dia, gente. Obrigado, Eduardo, pela apresentação. Eu queria saber, não o ponto de vista de quem está usando o sistema, mas queria saber o ponto de vista de quem está formulando a política pública. Eu queria entender, Eduardo, quantos números, assim, quantas pessoas estão em idade de creche, quantas pessoas, quantas crianças não estão indo, qual é o percentual, e quanto esse programa vai ser a perspectiva de agregar. Estou perguntando isso porque eu acho que, entendendo que a creche deveria estar a um certo número de, a uma certa distância da casa das crianças, idealmente. A questão que eu coloco é, esse estudo está sendo feito, vocês têm uma proposta de colocar, aumentar o número de creches a uma distância menor? Me parece que um quilômetro e meio é uma distância máxima. Nós estamos falando aí da ideia dos 15 minutos, talvez, para uma criança, fez 20. Uma criança andando do lado. Teoricamente, a creche deveria estar mais perto da casa. Eu queria entender qual é o percentual de pessoas que hoje estão a mais de um quilômetro e meio de distância da creche. E a última coisa é uma pergunta mesmo. Eu achei que, nessa idade, existissem peruas escolares, que o programa mais usa, até porque o número de crianças sendo transportadas, a gente viu na pesquisa OD, aumentou muito, até nos últimos 10 anos. Eu queria entender se essa não deveria ser a política para levar a criança, ao invés de facilitar a mãe ou o pai para levar a criança, se elas já não poderiam estar sendo levadas em peruas. Qual é o percentual de peruas escolares que poderiam estar servindo e não estão? Obrigado.

**00:42:22 Dawton Roberto Batista Gaia:** Tem só mais uma pessoa, o Oswaldo. Acho que vamos passar para o Oswaldo, e vamos encerrar as perguntas. Se precisar mais um bloco, não tem problema nenhum, a gente faz outro bloco.

**00:42:36 Oswaldo:** Bom dia a todos. Obrigado pelo convite de participar da CMTT. Eu queria fazer uma pergunta, mais uma dúvida. Se esse programa Mamãe Tarifa Zero afetou a demanda do TEG? Porque a gente opera o TEG muito bem, por sinal. Eu queria ver por que que na pesquisa tem algum número sobre o TEG? Porque o TEG hoje ele tem carros vazios e tem carros cheios. Acaba sendo na contramão. Gostaria de saber como é que está a situação do TEG sobre a Mamãe Tarifa Zero.

**00:43:34 Eduardo Reis – SPTrans:** Bom, eu estava aqui batendo papo com o Rafa no WhatsApp. O Rafa falou que queria responder a algumas perguntas. Eu vou passar para ele, Rafael Secanho, gerente de atendimento aqui da SP Trans. Eu vou complementando no que for necessário.

**00:43:55 Raphael Secanho (SPTrans):** Muito bom dia a todos e a todas. Obrigado a todos pelas disposições e pela oportunidade de participar. Sou o Rafael, gerente de atendimento aqui da SP Trans,

integrante da superintendência de atendimento e comercialização e da diretoria de gestão da receita e mineração. A gerência de atendimento é responsável por todo o atendimento do bilhete único aqui na cidade de São Paulo. A gente recebeu. No início do ano, ali no dia 2 de janeiro, vamos dizer assim. A missão de desenhar e colocar o Mamãe Tarifa Zero no ar. Nesses primeiros três meses do ano. Foi um trabalho bem intenso, muito bacana de fazer, por ser uma política pública bem importante. Foi um programa, um projeto feito a várias mãos. A gente sentou junto com a Secretaria de Educação, que é quem cuida das creches, que é quem tem os dados das crianças, quem, enfim, faz toda essa gestão para que a gente pudesse, em conjunto, chegar ali no melhor caminho na construção dessa política pública, brevemente. A gente contextualizando, é legal fazer essas contextualizações porque isso a gente consegue dar insumos para essas informações, para as perguntas. O programa foi desenhado da seguinte forma. Foi nos pedido que concebesse um programa para conceder ali gratuidade para que pessoas carentes pudessem levar as crianças nas suas viagens de ida e volta para a creche, pelos fatos que a própria Edu já expôs e que se revelaram ali na pesquisa. Boa parte dessas pessoas gastava dinheiro para ir até lá. Foi feita toda uma análise junto com a Secretaria de Educação desse cenário das creches na cidade. O que a gente mapeou é que boa parte das creches já são localizadas territorialmente ali, perto das residências das pessoas. Muitas pessoas já moram ali perto. Existe, inclusive, um portal da Secretaria de Educação onde você, vamos supor, você tem lá o seu filhinho, sua filhinha, ela acabou de nascer lá, tá crescendo e tal, opa, está chegando a hora de ela ir para a creche. Você até cadastra a sua criancinha ali e o próprio sistema faz um serviço de geolocalização e já indica a creche mais próxima com vaga para você. Esse já foi um caminho andado no sentido de há uma oferta de creches próximas às residências das pessoas. Porém, existem pessoas que não têm essas creches próximas. Para isso, existe o TAG. O TAG, sim, atende as creches também. Tem uma grande quantidade de crianças que elas são atendidas via TAG para as creches também. Mas existem outras pessoas que optam, por exemplo, para ou eventualmente a creche é um pouquinho mais longe de casa ou a própria pessoa escolhe. Por exemplo, eu tenho uma creche aqui, a educação indicou uma creche que é aqui a dois, três quarteirões da minha casa, mas eu quero deixar meu filho perto do meu trabalho. Por quê? Eu vou para o trabalho, deixo ele lá e depois eu busco. Quando é assim, há uma política junto à educação, onde a educação fornece o TAG para você ir naquela creche. Se você não quer ir lá e você quer ir mais longe, você não tem o TAG naquele momento, o TAG vai para uma outra pessoa. Imagine que a gente tem um funilzão e esse funilzão era de 255 mil crianças agora no início do ano quando foi concebido a política. Você tinha ali 255 mil crianças, você vai tirando, tira aquelas crianças que moram já perto de casa, tira aquelas crianças que já vão com o TAG e você foi afunilando. Todos esses filtros para a gente conseguir pegar, ah, e obviamente as crianças de baixa renda, de famílias de baixa renda, que é a questão do CadÚnico. O CadÚnico é um outro ingrediente muito importante porque é um programa voltado para as pessoas com baixa renda. Dasquelas 255 mil crianças em creche no início do ano e obviamente que esse é um número que vai aumentando continuamente ao longo do ano porque vão nascendo novas crianças. Esse é um dado da Secretaria de Educação. No momento de concepção do programa, estimou-se o quê? Quais são as crianças que estão no CadÚnico, moram a mais de um quilômetro e meio de casa, esse foi o recorte que foi dado. Para vocês terem uma ideia, o bilhete de estudante, de estudante é para crianças do ensino fundamental, médio, faculdade etc. É um quilômetro que a pessoa tem que morar. Para o Mamãe Tarifa Zero, foi colocado esse de um quilômetro e meio, ou seja, quem está a um quilômetro e meio de distância da creche, não está no TAG, e está no CadÚnico, ou seja, é de baixa renda, daqueles 255 mil, a gente chegou em 15 mil eventuais candidatas, crianças candidatas a essa política pública, ou seja, que não eram atendidas pelo TAG e não se deslocam ali perto. Esse foi o público que foi alcançado dentro do desenho do programa. Com relação ao nome do programa, foi um nome do programa que foi uma adoção da Prefeitura de São Paulo. A SP Trans, como

ela é uma empresa executora do programa, então essa foi uma escolha da própria prefeitura. O que a SP Trans propôs, até do ponto de vista do *layout* e da marca. Deixa eu ver se eu consigo mostrar aqui brevemente, só para vocês, a título de, só para ilustração mesmo. A marca, não sei se está aparecendo alguma coisa para vocês. Se tiver, vocês me avisem. A marca, a gente adotou. A Mamãe Tarifa Zero, que foi a marca escolhida pela Prefeitura de São Paulo. A SP Trans, ao desenhar ali, a figura do responsável junto com a criança, a SP Trans, no logo, que foi também um logo aprovado pela Prefeitura, a gente optou por colocar um elemento neutro, que não é nenhuma mulher, nenhum homem, vamos dizer assim, nenhuma menininha, nenhum menininho, mas um elemento neutro para, de alguma forma, graficamente, a gente passar essa questão de que não é algo para a mamãe, né? Mas que é algo para o responsável da criança. Até nas questões de comunicação que a SP Trans faz via redes sociais, há todo um trabalho de a gente reforçar que o bilhete é para o responsável. O responsável é aquele familiar que está ali com a criança. Ele pode ser a mãe, pode ser o pai, às vezes ele pode ser o avô, pode ser uma vizinha, ele pode ser o tio. É aquela pessoa que estar ali no vínculo familiar, no núcleo familiar daquela criança, em condições de levá-la e buscá-la da creche. Claro que na creche, para efeito de benefício, de liberação de benefício, a creche exige o cadastro de uma pessoa lá. Toda a creche, quando você vai cadastrar seu filho lá, uma pessoa fica cadastrada como responsável. Seja a mãe ou seja o pai, uma pessoa vai lá se cadastrar. É essa pessoa que a SP Trans faz o contato e que a SP Trans permite solicitar o benefício. Mas, na hora de usar o cartão, aí na hora de usar o cartão, vale tanto para a mãe como para o pai, enfim, o vizinho, mais uma vez, ou seja, o parente, para fazer esse transporte como responsável junto com a criança. É claro que aí por uma série de questões sociais na nossa sociedade, é uma questão, enfim, que a gente enfrenta muito e é uma coisa que a SP Trans, ela trabalha muito em muitas outras campanhas também, eu falo isso porque eu fui 10 anos também da área de marketing da SP Trans. É algo que a gente faz muitas campanhas nesse sentido de tentar quebrar certos paradigmas e certos, entre aspas, censos comuns que a gente tem. É claro que existe um recorte social, então, dentro da Secretaria de Educação, a maior parte das pessoas que são responsáveis por crianças são as mulheres. Enfim, tem  $n$  fatores que fogem um pouco do nosso controle ou até da pauta, mas que se refletem, como se refletem também nos cadastros de outros benefícios vinculados a crianças ou até nas solicitações que a gente recebe, é um retrato mesmo da sociedade. Com relação ao nome do programa, foi uma questão mesmo da elaboração pela Prefeitura de São Paulo. A SP Trans foi responsável, recebeu essa tarefa de organizar e colocar essa política pública no ar. Então, colocamos essa política pública no ar no dia 31 de março, dentro desses primeiros três meses de gestão. Hoje, nós temos, vou pegar até dados literalmente de agora, hoje, nós temos 3.618 bilhetes já na mão das pessoas, dentro de todo aquele recorte. Então, 3.618 pessoas já estão com o bilhete em mãos, já utilizando. Uma coisa que é bem bacana de se falar, o bilhete único, tanto esse como os outros bilhetes que a SP Trans manda, vou até ver se eu consigo mostrar aqui na câmera rapidamente, ele vai no envelopezinho, então ele vai com uma cartinha aberto, dentro dessa cartinha tem toda a explicação, tem o bilhete, vai aqui, igual um cartão de crédito, um cartão de banco. Vai todas as explicações, informações de como usar o bilhete, o site onde tem as informações, inclusive para desbloquear, então o cartão ele vai bloqueado, para o uso você desbloqueia, eventualmente, porque se houver um extravio na hora do transporte, ou receber, enfim, você tem vários cenários, a pessoa, o responsável desbloqueia o cartão e todo mês ele carrega o benefício. O que a gente já percebeu, como responsável de atendimento, eu tive que fazer esse papel, a gente já percebeu que muitas vezes a pessoa recebia um cartão, não lia o conteúdo e tentava usar sem desbloquear. Fazia uma reclamação, poxa vida, meu benefício não está liberado. Ah, mas você desbloqueou o seu cartão? “Ah, esqueci”. Ou de não se atentar, que é uma recarga que é mensal. Todo mês você pega o bilhete e encosta na maquininha de recarga, igual quem usa vale transporte. Você pega lá o seu bilhete, você encosta na maquininha, encostou ele lá, a recarga cai. Às

vezes, a pessoa esquece que tem que fazer isso no outro mês. A gente também, junto ao marketing, a gente está fazendo um trabalho constante de ficar, rememorando essas informações, as redes sociais. Enfim, fazendo parcerias com a Secretaria de Educação para levar essa informação dentro da creche, que é onde estão os responsáveis, onde estão as mães, as mães não, perdão, as professoras e professores das creches, para que isso, no boca a boca, a gente espalha mais. Mas a gente tem percebido que, com o tempo, é uma política pública muito nova, com o tempo as pessoas já vão pegando o jeito e vai se tornando um hábito. Todo mundo já entende como carrega, todo mundo já entende que tem que desbloquear o cartão. Vai se tornando mais natural, vamos dizer assim. Eu não lembro se faltou alguma coisa dos pontos elucidados, se faltou eventualmente alguma coisa, peço só para que levante a mão e repita. Eu tento passar a informação novamente.

**00:55:09 Eduardo Reis – SPTrans:** Rafa, eu só queria complementar duas coisas que foram colocadas aqui. Só para deixar claro. O Mauro fez a pergunta aparentemente no sentido de que a gente só contemplava quem estava a até um quilômetro e meio de distância da escola, pela distância de caminhada que ele colocou. Na realidade, é ao contrário. São acima de um quilômetro e meio, todas as pessoas que estão acima de um quilômetro e meio daquela creche, que eu concordo com você, que na teoria era para elas estarem mais perto, mas às vezes por algum motivo elas devem ter se cadastrado dentro daquela creche, né, elas são atendidas pelo programa. Já respondendo e complementando a pergunta do Oswaldo, essas pessoas que estão atendidas pelo programa, elas também têm como premissa não serem atendidas pelo TEG, porque a regra do TEG também é um quilômetro e meio, por isso a regra de o um quilômetro e meio. Oswaldo, não há concorrência de usuários entre o TEG, que é um programa público, né, da prefeitura também, de transporte dos alunos, né, sejam eles de creche, se não me engano, é dos 11, do zero até os 11 anos, se não me engano. Tem o TEG creche também, tem o TEG para os alunos de educação infantil e fundamental. Os que são contemplados dentro do programa, né, não estão hoje no TEG, não estavam cadastrados no TEG. A gente pode até tentar entender o porquê que eles não estavam, mas aqui, até na pergunta, muitas vezes algumas pessoas falam que estão no programa porque antes estavam no TEG, por algum motivo pediram para sair do TEG, vieram para o programa, mas assim, é muito pouco. Outras falaram “não, eu prefiro o TEG”. Eu estava aqui no programa, mas eu estou me pedindo de novo para entrar no TEG e vou, estou na fila, para entrar no programa. A gente claramente não vê essa concorrência, a prefeitura tomou esse cuidado para que a gente não tivesse um conflito de política pública ou sobreposição de benefícios para uma mesma pessoa, esse cadastro está aqui, o TEG é gerenciado pela SP Trans também, também numa parceria entre a Secretaria de Transporte e a Secretaria de Educação. Eu concordo com você, é um programa super importante, a gente também fez pesquisas relacionadas ao TEG. Ele é um elemento importante para a gente também dentro desse desenho. Acho que, de maneira geral, é isso. O Mauro tinha feito pergunta, se não me engano, de dados gerais, é isso, não era, Mauro? De quantas crianças hoje estão em creches.

**00:57:23 Mauro Calliari:** Acho que são duas perguntas não respondidas. A primeira é o jeito de medir se um programa está funcionando ou não. Na minha cabeça, são quantas crianças estavam indo na creche ou deixavam de ir por causa da distância e quantas passaram, depois se instalou uma política. É muito cedo para falar isso, mas a minha sugestão é que vocês deixem esse indicador.

**00:57:36 Eduardo Reis – SPTrans:** Perfeito. Vamos tentar.

**00:57:45 Mauro Calliari:** Não adianta medir gente que já estava indo e que agora deixou de pagar.



Isso não vai medir o sucesso do programa.

**00:57:52 Eduardo Reis – SPTrans:** Entendi. O programa é medido assim, quantas crianças estão. A outra pergunta é em relação a peruas. É uma curiosidade em relação a por que as peruas não atendem essas crianças que hoje estão indo de ônibus. Acho que a perua que você está falando é o TAG. Só para deixar claro para todo mundo. Eu não sei o que é TAG. O TAG é o Transporte Escolar Gratuito. É um programa da Prefeitura também. Ele contempla justamente isso como você está sugerindo, são vans, peruas, que fazem um transporte escolar remunerado pela Prefeitura de São Paulo para crianças que estão numa distância acima de um quilômetro e meio da sua escola. Hoje, o TEG atende, se não me engano, 150 mil estudantes na cidade como um todo, ele é de 0 até 11 anos, são somente alunos de escolas públicas, é claro, e o programa do Mamãe Tarifa Zero, ele atua justamente fora desse circuito, que alguma pessoa que, porventura, não conseguiu entrar no TEG ou não tinha interesse, ou saiu e não voltou, e ele traz esse Mamãe Tarifa Zero como uma complementação para isso. Com relação à forma de avaliação da política, concordo, acho que foi uma boa sugestão da gente trazer. Vamos ver se a gente consegue colocar isso numa pesquisa futura. Essa pergunta se ela não usava, não ia para a creche efetivamente e agora passou a ir, a gente tem a pergunta de como ela ia antes, mas eu concordo que são coisas diferentes, para a gente até um elemento importante, fazer com que, mostrar que aquela criança, um quarto das pessoas iam a pé. Mesmo morando a mais de um quilômetro e meio de distância da creche, você falou, você deu uma conta de cabeça de 20 minutos de caminhada. A gente está falando de uma criança, 6, 7 horas da manhã, de uma mãe ou de um responsável, meu pai também solo muitas vezes, ou de uma família, como afetivo que seja, está levando a criança para a escola antes do trabalho, a pé e tudo mais. A gente, de novo, traz um ganho de qualidade de vida para todo mundo, mas eu vou tentar levantar esse dado, se a gente teve um ganho, querendo ou não, na quantidade de pessoas que não acessavam, porque o conceito que você está pensando, e acho que concordo, é o do acesso à oportunidade de educação, por meio do programa. Eu vou tentar levantar esse dado de alguma maneira. A gente se compromete nos próximos meses a tentar trabalhar com isso também para você.

**01:00:07 Mauro Calliari:** Obrigado, Eduardo. A história do TEG, realmente, não sabia. Não sei se todo mundo aqui conhecia, mas a escala fala por si. Você está falando de 150 mil crianças hoje, que estão indo em creche por causa do TEG, e 3 mil que estão usando, quer dizer, realmente é um complemento.

**01:00:23 Eduardo Reis – SPTrans:** Exato, é isso. o TEG, se não me engano, posso estar errado, mas o número tem que ser sempre pequeno, ele tem que ser pequeno, porque, teoricamente, a maior parte vai ser atendida pelo tal do TEG.

**01:01:27 Raphael Secanho (SPTrans):** Tudo que o Edu falou é exatamente isso. O Mamãe, dentro dessa cadeia de serviços de transporte, complementa aquelas crianças que não moram do lado, elas contam da creche, o pertinho, contam com o TEG, e aquelas que eventualmente, aquele funil que eu falei, aquelas que eventualmente não estão no TEG e não moram perto, creche. Estão dentro dessa camada da baixa renda. O Mamãe entra como um complemento para que essas pessoas possam levar as criancinhas para a creche. É isso mesmo.

**01:02:12 George Queiroz:** Bom, só que reforçando aqui. Estou complementando um pouco o que o Mauro falou. Temos 255 mil crianças, vamos dizer, em creches, 3 mil utilizando esse programa. Isso chega a 2%, 1,5% das crianças utilizando esse vício. É uma escala realmente muito, muito pequena.

Você falou de 15 mil pessoas habilitáveis. Eu entendi isso. 15 mil pessoas poderiam utilizar. Eu acho que seria um trabalho importante que essas 15 mil. Porque realmente é muito. Dá muita impressão do lado de fora do balcão que só está acontecendo uma coisa que é um piloto, uma coisa meio que não realmente muda... Muda de fato a escala. 3 mil pessoas parece uma coisa boa para a diadema, para a cotia e tal, mas para São Paulo com 12 milhões e 250 mil crianças. O que eu queria perguntar, na verdade, não é perguntar, é propor, até para o Dawton, que tem um pouco a ver. Eu acho que é muito correlata, que é a questão do acalmamento de tráfego na região das escolas. Quando a gente fala criança tem que ir a pé, parece uma humilhação. É um perigo. As maiores vítimas de crianças são supervítimas de sinistros de trânsito e a gente tem que descriminalizar essa coisa. Tudo é motorizado, é ônibus, é van. Eu tenho dois filhos em idade escolar, as escolas têm aquele profusão de vans entrando e saindo e tendo que pegar ônibus. Ônibus é uma coisa pesada. A gente tem que investir melhor em mobilidade ativa, em acalmar o trânsito das escolas, da região das escolas, para que as crianças cada vez mais possam ir à escola a pé e, se possível, até sozinhas, dentro de um programa de segurança, de acalmamento de tráfego, com ciclovias, com ruas fechadas, ruas sem carros. Onde a gente tem que ir para trás e correr. A gente tem que ir nesse sentido e não somente no sentido de ficar motorizando, é ônibus, é van e tal. Eu conheço o entorno de uma escola, uma escola grande aqui, perto da minha região, meus filhos estudam em escolas grandes. É um inferno. Van para todo lado e motores e motores e motores. Eu acho que a gente tem que começar a pensar em um programa com escala, não para fazer em um lugarzinho. Ah, fiz lá em São Mateus, fiz uma área calma. Não. Quantas escolas tem? Toda escola de São Paulo tem que ter um tratamento de acalmamento de tráfego e de visão zero de verdade, com a escala que a cidade, uma cidade que é maior que muitos países, tem. A gente fica fazendo esses programas que, na verdade, pela escala, por enquanto, é um programa de marketing, um programa de piloto, mas a gente acho que falha em fazer o principal, que é cuidar das crianças, do sentido de elas se apropriarem do território, chegar em segurança, mas estar em segurança e ganhar autonomia. A gente fica nessa ideia do tarifa zero, nessa ideia de buscar pautas para fazer determinados marketing. Essa é a minha opinião, que eu coloco aqui como conselheiro, que eu acho que é mais para o Dawton, é mais para geral do que exatamente sobre o programa. A gente tem que acalmar o entorno das nossas escolas, que não é nada calmo, não é nada calmo. Muito obrigado.

**01:06:07 Rafael:** Obrigado de novo, Eduardo, pela apresentação. Rafael, também pelas informações. É superimportante a gente estar discutindo isso aqui, porque a gente realmente precisa ter esse acompanhamento das políticas públicas que o Rio Tempo e SP Trans vão implementando. Mas eu acho que é uma boa oportunidade para a gente rediscutir coisas muito básicas. Essa questão do TEG, que é um programa enorme, um programa super necessário, atende muita gente, ele deveria ser, na verdade, reforçado. No sentido não exatamente de que a política de tarifa zero seja restrita ou seja ampla, seja algo a ser alcançado, mas o fato de ter esse limite de um quilômetro e meio para que as pessoas possam acessar o TEG, possam solicitar o TEG, já é algo que precisa ser repensado. A gente está falando isso de uma população com crianças pequenas, você vai andar aí mais ou menos a 0,6 metros por segundo e um quilômetro e meio de caminhada é 40 minutos de caminhada, pelo menos. É algo que a gente está colocando para a nossa população já uma carga muito grande. Eu realmente queria questionar o seguinte, no cálculo inicial do programa, o quanto que seria necessário investir no TEG para atender essas 15 mil famílias, essas 15 mil crianças que estavam fora do sistema, que estavam com um CadÚnico, que hoje são habilitáveis para participar do Mamãe Tarifa Zero. E outra, o quanto que hoje a SP Trans está tendo de gasto ou subsídio para esse programa em específico? O quanto que essas 3 mil poucas famílias estão recebendo de subsídio nesse programa? Até para a gente ter uma comparação do quanto que seria realmente possível de ser gasto entre esses dois programas, porque até o momento a

gente não tem noção da grandeza desses investimentos. É isso. Obrigado.

**01:09:16 Osvaldo:** Os questionamentos e as colocações estão bem pertinentes, bem colocadas, e as respostas também. Quando eu falei do TEG, eu não falei de concorrência, porque até o momento o impacto no TEG para a Mamãe Tarifa Zero praticamente é zero. Eu só gostaria que ampliasse mais o atendimento do TEG. Acho que foi o rapaz que falou, vans, que dessas 15 mil, 400 vans já atenderia, o TEG já atenderia essas crianças. Considerando que cada van leva no mínimo por viagem 15 alunos, considerando que 300 vans já atenderia bem, eu acredito que o custo da prefeitura seria menor. Considerando que o transporte público é eficaz, mas ele é superlotado no horário de pico, tanto na parte da manhã como na parte da tarde. A experiência do transporte escolar realmente na frente da escola é um caos. Hoje, são vários segmentos de mobilidade que tem na frente da escola, e a van escolar ocupa no mínimo 3 vagas de um carro de passeio. Realmente é um caos. Eu só gostaria que essa pesquisa ampliasse mais o impacto financeiro para o TEG. Se pudesse ampliar o atendimento, para a prefeitura, no meu modo de ver, seria um custo menor do que o subsídio da Mamãe Tarifa Zero. Essa é a minha opinião. Não sei se ela é válida, mas eu acredito que para a prefeitura o ampliado do TEG seria bem viável. Esse é o meu questionamento.

**01:11:11 Eduardo Reis – SPTrans:** Com relação à questão da quilometragem do TEG, o TEG antes era acima de 2 km. A prefeitura, no último ano, reduziu para 1,5 km. A gente tem justamente tentado qualificar o programa, trazer melhorias dentro da roteirização e da estrutura do programa como um todo, para que a gente consiga cada vez mais ampliar a quantidade de pessoas que estão sendo atendidas pelo TEG. A vontade de vocês, a visão de vocês, está em consonância também com a visão da prefeitura e da SP Trans com relação ao TEG. O TEG tem uma série de pontos que são importantes, de serem colocados junto com os alunos. É uma experiência importante, como a gente está falando, de atendimento, para que a gente tenha esse número tão grande de alunos. Se não me engano, são 4 mil veículos, 4 mil motoristas, que estão cadastrados, credenciados para operar junto com o TEG. A gente também está passando por um processo importante aqui dentro, para que a gente consiga modelar bem esse programa e que a gente consiga ampliar cada vez mais a quantidade de alunos que são atendidos por ele. Acho que a gente está falando a mesma coisa. A visão de vocês é a mesma. A gente está passando por esse processo aqui dentro também. Assim que possível, a gente de alguma maneira consegue sinalizar para vocês e apresentar uma coisa um pouco mais concreta, ainda em estágio intermediário. A gente sempre tem essa discussão de não apresentar coisas que já estão feitas e vocês participarem do processo. A gente também está contemplando isso dentro dessa visão. Acho que esse é um elemento que a gente consegue trazer também nas próximas reuniões, assim que for possível. Há o questionamento sobre o peso do programa, a questão do subsídio e tudo mais. Rafa, se não me engano, você consegue lembrar qual é a quantidade de tarifas ou de dias que a gente coloca dentro do bilhete que o usuário consegue carregar? Sinceramente, eu não lembro.

**01:13:20 Raphael Secanho (SPTrans):** Hoje, é um programa que funciona. A Secretaria de Educação entra com uma parte da informação e com base nessa informação que a Secretaria de Educação manda para a gente, a Secretaria de Educação libera o benefício. Os alunos recebem cotas equivalentes para as viagens no mês, dentro do mês. Vamos dizer que um aluno recebe, em média, 20 dias úteis no mês. Vamos pegar um mês. É feito aqui de cálculo da apresentação. Um mês com 4 semanas com 5 dias de ida e volta. Ele recebe duas viagens. A viagem que o papai ou a mamãe pega a criança e deixa na creche. O papai ou a mamãe usa o mesmo bilhete para voltar para casa. Usa a integração. Depois, à tarde, usa sozinho para ir para a creche. Essa também é uma questão dessa política pública que é o

responsável poder ir sozinho sem estar com a criança para ir à creche buscar e depois ele volta. São duas passagens dia para cada dia útil. Você tem 20 dias com duas passagens cada dia. Dá R\$10,00. Esse é o custo mensal em termos de utilização do benefício pela criança, pelo responsável. Lembrando que as cotas são disponibilizadas de acordo com o que a educação fala. Se a educação fala em agosto, ou melhor, em setembro, as crianças vão ter x aulas. A SP Trans disponibiliza nesse sentido. Ah, não vai ter aula no mês de dezembro. Ou vai ter aula só uma semana depois das férias? Aí não tem. Assim como ocorre com outros benefícios, como o de estudante, é para o deslocamento de ir de volta para a creche. Se, porventura, essa pessoa usa esse cartão, ah, no sábado vou fazer alguma outra coisa com a minha criança e usa, essa cota, obviamente, acaba antes do tempo.

**01:15:19 Eduardo Reis – SPTrans:** Boa, obrigado. Então, acho que é isso. Eu não sei se tem alguma outra pergunta, de verdade, desculpa, se a gente deixou de responder. Acho que o questionamento do George era mais um apontamento assim.

**01:15:37 Antonio Matias Ceará:** Oi, desculpa. Eu pedi a palavra em cima da colocação. Prazer estar participando com vocês nesse tema tão especial e tão valioso para as mães solas. A minha pergunta é que o colega falou que esse bilhete só dá direito a ir de volta para a escola. Essa mãe sola poder levar o filho numa consulta médica, eu não amo essas coisas, não vai poder?

**01:16:07 Raphael Secanho (SPTrans):** Nesse sentido, como política pública, foi voltada para as creches. Obviamente, se a Prefeitura entender que “ah, vamos estender essa política para outros tipos de alcance”, claro que tudo isso demanda estudo. Toda nova gratuidade precisa ter toda a projeção econômica disso. Obviamente, por ser um presídio. Mas, no momento, o programa que foi concebido e entregue a SP Trans como essa missão era o público das creches, que é a mesma lógica das escolas. As escolas é o mesmo sentido. O aluno, sei lá, que está no segundo ano do ensino médio, ele recebe aqueles créditos para ele ir e voltar da creche, que é mais ou menos o que a legislação diz, que o Estado tem que garantir que aquela pessoa possa ir e voltar da creche, desculpa, da escola com desconto e tal, para que ele possa estudar. O Estado vai e faz esse subsídio para que a população consiga ir e voltar naquele deslocamento. Qualquer questão que saia disso, sai do objetivo dessa política pública.

**01:17:20 Eduardo Reis – SPTrans:** Rafa, desculpa, acho que só um elemento que é importante a gente lembrar do Mãe Paulistana também. Se você quiser falar dele.

**01:17:20 Raphael Secanho (SPTrans):** Isso, mas temos outras políticas públicas, como Mãe Paulistana, que é uma política pública bem bacana que as famílias que fazem pré-natal, por exemplo, nas UBS. Era uma questão também que existia, que muitas famílias não tinham condições de pagar passagem para fazer o acompanhamento. Uma forma que se encontrou inclusive para combater a não presença, aliás, combater a mortalidade infantil para que a mamãe pudesse ir para os hospitais e fazer as suas consultas, foi o Mãe Paulistana. O Mãe Paulistana é uma parceria dessa vez da Secretaria da Saúde junto à SP Trans. Quando a mamãe vai fazer o pré-natal lá nas UBSs a Secretaria da Saúde, junto à SP Trans libera um bilhete para essas pessoas e coloca ali a quantidade de créditos para que essa mãe vá e volte da UBS e possa fazer ali o tratamento. Essa também é uma política pública, novamente, toda política pública toda política que envolve essa questão de benefício, de gratuidade enfim, tem que ter todas essas estimativas esses desenhos. Ela é desenhada para a questão das UBSs.

**01:18:50 Antonio Matias Ceará:** Então, já que está fazendo essa mudança, essa adequação, que isso é

uma promessa de campanha do nosso prefeito de Ricardo Nunes de liberar esse bilhete, eu acho que está bem exclusivo para as mães solas, que deixou de campanha poder usar o mesmo modelo também a ampliar para quando elas puderem ir ao médico. Isso é a pessoa de baixa renda pessoas que andam a pé 5, 6, 8 quilômetros com o filho no colo e essas mães são essas mães que ele estendeu a mão e essas mães que estenderam o dedo lá na urna para ele. Eu acho que era importante colocar aí essa observação já que nós estamos fazendo a deliberação até ajustar a lei na tarifa pública e na gestão pública, criasse esse inciso para que também liberasse o bilhete único o bilhete das mães solas e levar o seu filho para os médicos porque essas mães não têm pai para levar. Muitas vezes, ela trabalha de empregada doméstica fazendo um bico, corre em cima da hora para pegar o filho, volta de novo correndo para levar no posto de saúde. Isso é uma política social. Não é nem política pública de transporte, é política social esse bilhete. Daria para fazer esse encaixe para as mães, é uma posição que eu estou pedindo que vocês puderem colocar entender, encaminhar até o presidente de SP Trans, doutor Vitor Hugo, ao secretário de transporte, o próprio prefeito, que foi ele que prometeu e foi isso que nós trabalhamos. É isso que nós estamos trabalhando na periferia, nas comunidades, onde a gente está crescendo cada vez mais esse trabalho social e humanitário dele. Todas as crianças têm direito a sua merenda escolar. Nas férias, o Ricardo Nunes dá sextas básicas para essas crianças que não, porque as escolas estão de recesso, de férias, ele dá sexta básica para essas pessoas. Eu sou um que faço as entregas das sextas básicas nas escolas para atender essas mães. Eu acho que o bilhete único não ia atingir nada no orçamento, não ia atingir nada, pelo contrário, ia crescer cada vez mais o layout da política social e da política do bom senso na cidade de São Paulo. Essa é a minha colocação.

**01:21:15 Dawton Roberto Batista Gaia:** Não, entendi. É uma proposta, eu acho que eles vão levar a proposta e a gente vai dar a resposta posteriormente. Eu vi até que o Caíque colocou, eu não sei se está com a mão levantada o Caíque, mas ele está dizendo por que que não entrega tudo no mesmo programa, ele colocou aqui na mesma.

**01:22:09 Leandro Frenham Chemalle:** Uma contribuição bem rápida. É que como ele comentou sobre a parte de *crash*, eu acho que seria importante também a gente pedir uma apresentação da SP Trans, da mesma forma como foi a das mães, em relação à parte de estudante, porque você tem uma intersecção aí nessa questão das cotas para uso de *crash*. Por que é importante também? Porque eu acho que um debate que é pendente que a gente precisa voltar a fazer aqui em São Paulo é sobre a cota de estudante também. Por quê? Porque tem outras cidades que a passagem de estudante, a meia passagem, não é uma cota. A SP Trans adota, e no caso da Mãe Paulistana também, ela adotou o mesmo padrão que é um padrão de cotas, sendo que em outras cidades, quando você dá um benefício, o benefício é válido de maneira ilimitada. O estudante, a mãe, o idoso, ele tem meia passagem ou gratuidade sem quantidade de passagens. Enquanto tem cidades que adotam a quantidade de passagens. Eu acho que seria interessante a gente já aproveitar que teve essa apresentação, eu queria aproveitar já o pedido do Rafael, se a gente poderia também fazer uma apresentação parecida sobre como está funcionando hoje a questão do passe de estudante. Aproveitando a deixa, eu não sei se o Rafael estava aqui, quando eu comentei sobre isso umas três ou quatro reuniões atrás. Desde que teve a diferença do valor do estudante de metrô e ônibus, começa a ter uma sobra de crédito nos cartões dos estudantes. É uma situação que ela não é solucionada. O estudante, quando ele termina o curso, ele fica com crédito morto no cartão, não é o caso do mãe, eu sei que é uma outra situação, mas também aproveitar, só deixar essa deixa dessa questão, para uma futura apresentação sobre o passe de estudante, porque eu acho que a questão da SP Trans trabalhar com cotas é algo que a gente poderia rediscutir. É algo que existe há duas décadas ou mais, mas é algo que poderia ser rediscutido. Por quê? Porque outras cidades que já



trabalhavam com cotas no passado pararam de trabalhar com cotas e São Paulo ainda mantém essa política. É só isso. Obrigado.

**01:25:13 Eduardo Reis – SPTrans:** Eu não sei se ele quer complementar, mas eu vou tentar responder. Na realidade, é a questão da integração do programa. Acho que essa pode ser uma discussão dentro da Prefeitura, sem dúvida, de todos os programas, como política, mas o grande ponto é que são dotações orçamentárias diferentes em cada um dos programas. Isso, até para a gente ter o controle adequado do gasto dentro de cada um dos programas, eles têm dotações orçamentárias, fontes diferentes, cada um, de acordo com a sua legislação, tem que estar atrelado a essa fonte. Não dá para a gente, de alguma maneira, jogar tudo no mesmo cofre e fazer o uso desse dinheiro integrando tudo. Acho que isso não é tão simples quanto parece, demanda um esforço grande não só do próprio Executivo, como também do Legislativo frente a essa unificação dos programas de assistência social dentro do transporte. De maneira mais geral e básica, não sei se tem alguma complementação, esse é o ponto principal até para a gente conseguir ter um pouco mais de controle sobre esse gasto.

**01:26:14 Dawton Roberto Batista Gaia:** É a importância da política transversal em todas as secretarias. Quando você tem um programa que é SMT, que está fazendo através da SP Trans, está fazendo a gestão do processo e junto com secretarias de educação que estão fazendo parte do programa também e ainda um programa social que atende um problema específico, realmente, quando você vai fazer essa colocação da dotação orçamentária, realmente fica difícil até você fazer a justificativa junto ao Tribunal de Contas quando você vai fazer o programa. Acho que o grande desafio realmente é esse você, a transversalidade de todos os programas dentro de um programa único, porque cada um tem o seu recurso, cada um tem a sua dotação e como fazer, é um desafio mesmo. Acho que a gente tem que concordar que realmente seria muito bom se isso pudesse ser contemplado. no mesmo pacote, mas não é fácil. Eu sei que não é fácil, porque algumas propostas que a gente terminou fazendo, eu sei que não passa, porque a dotação tem outro, em outra secretaria, e realmente não passa. Eu acho que é isso. Não sei se ele conseguiu colocar um *chat* aqui.

**01:27:44 Antonio Matias Ceará:** Mas a minha sugestão vai contar em pauta?

**01:27:49 Dawton Roberto Batista Gaia:** A sua sugestão, sim. Claro. Isso é a sua fala dizendo exatamente isso. Colocando como proposta que está sendo colocada, que está sendo feita e vai ser estudado. É um pouco da transversalidade do que a gente está falando aqui, realmente. Mas eu acho que não, acho que vale a pena ser estudado, sim, para a gente poder trabalhar em conjunto. Eu acho que a proposta é muito boa, inclusive. Bom, gente, eu acho que o assunto aqui esgotou. Depois, se o Caique quiser formular uma pergunta e passar para nós aqui, posteriormente, a gente passa para o Eduardo e para o Rafael aqui, para a gente poder dar continuidade a esse assunto, se houver necessidade.

**01:28:45 Caique Alves de Souza:** Primeiro, bom dia a todos. Concordo com a fala de todo mundo. Eu acredito que eu perdi uma parte importante do que eu vou perguntar agora, porque desse evento, mas vamos lá. Eu acho que se a gente está pensando numa política pública que atenda justamente essas mães ou os responsáveis dessas crianças. Eu acredito que a gente pode pensar numa, e eu concordo também nessa questão de, a cota é horrível. Mas já que a gente ainda está trabalhando com cota, se a gente consegue, pelo menos, pensar numa mistura aí do Mamãe Tarifa Zero com o antigo Mãe Paulistana. Porque a gente está só pensando um aluno em secretarias diferentes, ou só a Secretaria da Educação, ou só a Secretaria da Saúde, e a gente sabe que uma mãe, principalmente mãe solo ou

responsável solo, tem um gasto aí também, tanto para se deslocar para o UBS, para um hospital, para a escola, para resolver alguma outra tarefa, e eu acredito que vocês já tenham esse dado de quantas pessoas utilizavam o Mãe Paulistana para ir para a saúde. Já dá para balizar aí uma cota extra para você criar esse novo programa, porque aí você tem um programa que vai beneficiar a criança, e o responsável que vai estar atendendo essa criança. Em vez de você também ser restritivo a só ser CadÚnico, mas de uma idade de 0 a 3, 4 anos, que é a idade antes de entrar no fundamental 1 ou no prézinho, no antigo prézinho. A gente cria pelo menos uma política pública que delimite por idade com a cota para criança ir para a creche ou para isso, e uma cota excedente para essas atividades extras, que a gente sabe que existem situações que fogem do escopo da família. Acho que vocês precisam, se a gente for pensar numa política pública que atenda esse público, principalmente os mais pobres, que não necessariamente estão no CadÚnico, mas que ainda assim a tarifa, e a gente tem que levar essa consideração. A tarifa pesa no bolso das famílias, sobretudo as mais pobres. Acho que a gente precisa repensar um pouco nesse projeto para criar um novo grande programa, porque 3 mil pessoas sendo atendidas pelo Mamãe Tarifa Zero. Eu acho muito pequeno, dada a dimensão da nossa cidade. Você tem uma oportunidade muito maior, tanto para a questão da área da saúde, a gente está pensando em vacinação, exames e tudo mais, e quanto para a área da educação, para que essa mãe, esse pai ser responsável, tenha a tranquilidade de ter como deixar o seu filho na escola, na creche, ao mesmo tempo que ela não precisa se preocupar com a tarifa para uma emergência de saúde ou outra coisa. É fazer essa conta de um excedente, englobando por parte de idade, sem necessariamente ser CadÚnico. Obrigado.

**01:32:06 Eduardo Reis – SPTrans:** Não, acho que, querendo ou não, de alguma maneira, consolida tudo o que já foi conversado também. Eu acho que o único ponto é essa questão de escala. É isso. A política pública tem que começar de algum lugar, a gente tem o interesse sempre de crescer. A gente, de novo, assim como outros programas que começaram pequenos, eles vão crescendo com o tempo, na medida em que a gente vai conseguindo também comprovar que ela é uma política pública efetiva, que ele tem ganho para a população, a gente vai sempre olhando. Ela não é uma política estanque, em que a gente implanta e para de avaliar ou de pensar como melhorar. Acho que todas essas sugestões que os conselhos estão colocando, que o Caique, George, Rafa e outros colocaram, a gente está à disposição aqui para pensar e olhar para o futuro também, para conseguir melhorar o programa.

**01:32:48 Dawton Roberto Batista Gaia:** Sem dúvida. Eu acho que o grande desafio, realmente, em uma cidade como São Paulo, tão grande quanto São Paulo, é a escala, não tem dúvida. Tudo que se fizer aqui vai ser pequeno. O experimental, o projeto-piloto que sempre está se fazendo, está se propondo aqui, dentro da prefeitura. A gente vem propondo vários projetos, até o George foi lá para falar um pouquinho na questão das escolas. Eu acho que existe um programa na Rota Escolar que está sendo implementado também pela prefeitura, que também é um problema pequeno, que merece se debruçar sobre o problema e realmente ser implementado de uma forma muito maior. Claro que, quando se fala em programas de acalmamento de tráfego, Rota Escolar, quer dizer, todas as ruas completas, que é o programa específico em torno dos terminais de ônibus, onde você dá prioridade total ao pedestre, a caminhabilidade do pedestre com segurança em torno desses terminais. São programas experimentais que eu tenho certeza absoluta de que o resultado que está sendo colhido, nos que já estão sendo implantados. Ele permite que se pense em uma política pública, um aprofundamento nos estudos e que se possa implementar isso no restante da cidade de São Paulo. Eu não me lembro o número de escolas que tem na cidade de São Paulo, acho que são 5 mil escolas. Eu não me lembro do número exatamente. Mas, de qualquer forma, não é fácil fazer um programa desses em todas as escolas. Não

que não mereça, não é isso, acho que merece debruçar e merece de fato fazer a transversalidade de todos esses programas e trazer como uma solução, se não for definitiva, mas que realmente o resultado dela venha essa satisfação das pessoas que usam. A segurança das pessoas que usam. Realmente abaixar a questão dos sinistros nas proximidades de tudo que a gente está pensando aqui. Bom, gente, eu acho que nós vamos passar para a próxima pauta. Queria agradecer aqui o Eduardo mais uma vez, o Rafael, a apresentação de vocês foi realmente muito boa. É um programa espetacular e fica aqui o desafio das propostas que foram implementadas aqui, realizar novos estudos, implementar e complementar o programa, melhorar. Vamos colocar dessa forma. Estão aí as propostas para a gente poder trabalhar em conjunto com a sociedade civil organizada e está ampliando isso de uma forma muito melhor. Mais uma vez, Eduardo e Rafael, eu estou vendo o André aqui também, que está quietinho ali, e a Priscila também, vocês estão aqui a postos, muito obrigado a vocês mais uma vez pela excelente apresentação de vocês.

**01:36:10 Eduardo Reis – SPTrans:** Obrigado, Dawton. Eu peço licença. Vou ter que sair por conta de outros compromissos aqui da reunião, mas a gente fica sempre à disposição, para o que vocês precisarem. É um prazer estar com vocês de novo. Um abraço.

**01:36:18 Dawton Roberto Batista Gaia:** Bom, a nossa próxima pauta. Nós vamos falar um pouquinho sobre a consolidação do plano cicloviário. É um trabalho que a gente vem fazendo já há um certo tempo, eu diria que esse é um plano que está sendo consolidado, inclusive junto com a sociedade civil organizada. A gente vem fazendo esse trabalho junto já há muito tempo, a ideia, e precisa ficar muito claro aqui, que a ideia da apresentação é que a gente traga de fato uma proposta, é a consolidação do planejamento cicloviário, precisa ficar muito claro isso. Porque, quando a gente fala de São Paulo, São Paulo é muito grande, os números de São Paulo são astronômicos, sempre são muito grandes. Quando a gente fala de mobilidade ativa, eu tenho pensado e colocado agora nas apresentações do plano cicloviário, eu tenho tido a preocupação até de falar de mobilidade ativa de um modo geral. A ideia é realmente romper esse paradigma, é onde você pense no ciclista junto com o pedestre, onde esses dois de fato sejam prioridade total. A prioridade total sempre a gente sabe que está na questão do pedestre, na caminhabilidade do pedestre. É claro que esse plano que a gente está colocando, o fundamento dele está na segurança, sempre que a gente está colocando está na segurança, esses números vão variando de cada apresentação, a proximidade é muito grande, 11 milhões e ponto quatro habitantes da cidade de São Paulo, 9.7 milhões de veículos circulando na cidade, 20 mil quilômetros de vias da cidade de São Paulo, 21 milhões de viagens por dia. Esses números realmente são significativo. A gente quando olha uma cidade como essa e faz a pergunta como nós estamos nos deslocando hoje, 21 milhões de viagens por dia, 72.7% são motorizadas, 27.3% não motorizadas, apenas, 27.3% não motorizadas, o individual 32.9%, o coletivo 37.9%, o a pé 26.2% e a bicicleta, o último número que eu vi da bicicleta. Aqui está 1.1, mas pelo último levantamento que eu vi, me parece que chegou a 1.3 esse percentual de viagens de bicicleta, mesmo sendo 1.3, realmente é muito pequeno. Lembrando que a ideia e o programa de chegar em 2028 com no mínimo 3.2% das viagens da cidade serem através da bicicleta. Quando a gente fala em desafios, a gente está falando de vencer o grande problema hoje que São Paulo enfrenta, que é a questão da sinistralidade, 30 mil sinistros em 2024. Claro que, quando a gente fala desses desafios, que a gente melhorar a questão do tempo médio de viagem em São Paulo, está aqui o coletivo hoje. Acho que é importante aqui, a gente está falando sobre os tempos médios. O coletivo, uma hora individual, 30 minutos, e no motorizado 12 minutos. Claro que, quando a gente fala nesse tempo médio de deslocamento, o desafio é sempre melhorar. Sempre estar em busca dessa melhoria, nesses tempos médios de deslocamento. Quando a gente fala um pouquinho desses gases que

estão no desafio de melhoria do gás, do efeito estufa. Nós estamos falando de resíduos, que estão em 8%. Energia estacionária, 31%. Transporte coletivo, 61%. Claro que quando a gente fala em transporte, 68%, que é realmente um grande percentual. É o maior desafio para poder vencer com relação a essa redução do efeito estufa. A gente vê uma política, foi apresentado um pouquinho pelo Edu, os ônibus que estão sendo contratados. A nova frota de ônibus está sendo contratada e a ideia é que ela seja variada, para que não seja única. Terminar ficando refém de uma única modalidade. Qual é o desafio que a gente está falando? Desafio para mobilidade. Existe o uso do transporte individual, motorizado, com certeza. O plano cicloviário vem nesse sentido. O plano da mobilidade ativa, vamos colocar assim. Priorizar o pedestre e o ciclista nos espaços públicos. Reduzir os tempos no trânsito. A sustentabilidade. Eu vou deixar o cicloviário para falar depois. Promover o adensamento da cidade em torno da rede de transporte de média e alta capacidade. Promover a integração modal, romper a lógica do automóvel. Esse acho que é o nosso maior desafio nessa cidade, romper a lógica do automóvel. Os eixos estruturais com moradia popular, que vem junto com o adensamento da cidade em torno da rede de transporte coletiva. Diversificar as atividades urbanas. O símbolo do uso misto dos espaços e criar novas centralidades. Lógico que, quando você, de alguma forma, estabelece um planejamento para esses novos centros e quando a gente fala em centro, de um modo geral, a gente tem colocado nas subprefeituras. Os projetos que a gente tem desenvolvido, as propostas que a gente tem feito hoje. A gente tenta sempre fazer propostas específicas para cada subprefeitura e que essas propostas estejam conectadas, estejam interligadas. Eu tenho centros específicos. São centros de bairro que a gente chama. Se planeja esse centro de bairro com uma mobilidade ativa, específica. Posteriormente, essa interligação dessas subprefeituras. Quando a gente fala de planejamento viário, a gente está falando de planejamento. Eu tenho colocado uma intervenção urbana hoje. O planejamento viário é uma intervenção urbana. Eu tenho que pensar no PDS, eu tenho que pensar na bicicleta, eu tenho que pensar em todos os modais ativos que possam, de alguma forma, se deslocar por esse eixo que está sendo proposto. Nós mudamos um pouquinho. Reestabelecemos a hierarquia. Porque a motocicleta terminou entrando como um elemento muito significativo nos modais. Tem lá o automóvel. O automóvel, nós falamos, 9.700.000 automóveis circulando. Motocicletas, se falam em 2 milhões de motocicletas circulando pela cidade. Transporte de carga, transporte público. Acho que o transporte público é o que está mais importante. São, em operação, 11.700 homens. Acho que a frota é de 13.000 e em operação é 11.700. O ciclista, o último número que eu vi, tinha 1.800.000 ciclistas, não necessariamente circulando pela cidade. 1.800.000 bicicletas, não necessariamente circulando pela cidade. O PDS, 12.500.000, todas as pessoas que moram aqui, em algum momento, ela termina sendo um PDS. Coloquei essa frase aqui porque eu acho ela muito importante para todo o nosso plano na articulação da cidade de um modo geral. Primeiro, nós mudamos a cidade e depois elas nos mudam. É isso mesmo. Você pensa na cidade e tem que pensar na cidade como um ser humano que circula nessa cidade. De carro, de moto, de transporte de carga, transporte público, bicicleta e PDS. Não tem como não pensar na cidade de um modo geral. Claro que se a gente projetar essa cidade só para os carros a gente vai ter muito mais carro na cidade. Se projetar para a cidade para as pessoas, teremos muito mais pessoas. É assim que funciona o planejamento de todas as cidades que venceram, de alguma forma, esse tema. Esse desafio que é fazer dessa cidade uma cidade para o ser humano onde ele conviva de uma forma harmoniosa entre todos os modais. Claro que quando a gente pega uma cidade como São Paulo onde você tem uma verticalização muito forte, e esse realmente é o nosso grande desafio de vencer essa cidade que quer verticalizar. Com 20 mil quilômetros de vias e com transporte de massa muito menor do que se desejaria. Eu acho que o grande problema de uma cidade como a nossa hoje é o transporte de massa. Você movimentar uma população como a nossa hoje não é fácil. Zona Leste para o centro é uma Uruguai. Todos os dias que vem da Zona Leste vem até o centro de São Paulo e no final do dia ela

retorna. Fazendo esse pêndulo diariamente. Imagina uma Uruguai fazendo essa movimentação de pessoas. Pode subir um pouquinho. Claro que quando a gente pensa nesse planejamento e romper esses paradigmas, eu venho sempre olhando para a cidade, como ela foi construída, de que forma ela foi construída, qual o potencial dessa cidade e o que significa esse potencial. Na apresentação anterior, nós falamos um pouquinho da transversalidade. Aqui, eu estou chamando de vertentes, nesse novo paradigma que é focado sempre no PDS, no ciclista. Esse trabalho que a SMT vem fazendo com relação a esse novo plano cicloviário, eu queria colocar como novo mesmo, porque ele depende muito da transversalidade e a ideia aqui é fazer um plano intersecretarial. A gente está vendo alguns exemplos que vão surgindo aqui, à medida do possível. Quando a gente fala nas cinco passarelas, a gente está falando em transpor barreiras. Um deles que a gente está colocando, que é a questão das pontes e dos viadutos da cidade de São Paulo, que são muitos. Atualmente, eu sei que estão em reforma mais de 300 pontos e viadutos estão sendo reformados e alguns deles nós estamos conseguindo colocar junto com SP Obras, esse trabalho de construção dessa nova proposta. O que nós estamos falando da vertente? Todas as vezes que alguém fizer alguma proposta de um novo viaduto, reforma de algum viaduto, ou seja, que se possa nessa proposta embutir ali um estudo e atender a necessidade específica do pedestre e do ciclista. Quer dizer, nessas novas reformas que estão surgindo, que se possa embutir nesse estudo e que já saia nesse caso específico essa implementação na reforma. Acho que a outra que a gente vem falando, já tenho fazendo alguns discursos sobre isso. Bom, da ciclopasseira eu posso falar que recentemente nós implantamos a Erika Sallum, uma ciclopasseira programada, estudada e planejada há muitos anos atrás, acho que quase 20 anos de planejamento para poder sair essa ciclopasseira. Está saindo agora e saiu, está implementada. Estamos implantando agora o viaduto Pacheco Chaves, que está no finalzinho lá, que eles estão reformando o viaduto e a ideia é ampliar já o passeio, fazer ali uma calçada compartilhada onde as pessoas possam realmente transitar e atravessar este viaduto com a bicicleta e o pedestre. Junto ao viaduto está se implantando lá o complemento em estruturas cicloviárias, que a Pacheco Chaves está sendo complementada e a gente não pode esquecer que faz parte de um plano maior. Então implanta o viaduto e já entrega junto com uma complementação com estruturas cicloviárias. A requalificação de parques. Ontem, eu terminei participando de uma aula e fiquei muito satisfeito quando eles estão fazendo uma proposta de um novo parque na região de Parelheiros. Quando me apresentaram a proposta lá atrás, a gente não consegue colocar dentro dessa proposta, desse parque, uma estrutura cicloviária capaz de atender a demanda regional e fazer desse parque, de fato, uma proposta que possa fazer parte de um programa de cicloturismo na cidade. Para a minha alegria, foi apresentado o projeto ontem, foi em uma aula aberta que foi dada na escola da cidade. Eu terminei participando da aula aberta e quem fez a apresentação foi a Secretaria do Verde, o que me deixou muito satisfeito mesmo. É o projeto que está sendo implementado e desse projeto, lá dentro tem uma ciclovia de sete quilômetros de extensão. Eu não vou entrar muito no detalhe, mas é só para exemplificar o que a gente está falando das vertentes e que elas estão, de fato, fazendo parte dessa transversalidade e desse plano intersecretarial. Ampliar as áreas verdes junto ao canteiro central e a ideia desses canteiros centrais é que a gente possa, de fato, criar corredores de vegetação de uma forma que melhore realmente o conforto térmico e que neste corredor a gente possa colocar uma ciclovia. Por exemplo, nós implantamos isso recentemente na Tancredo Neves, acho que é um bom exemplo que a gente pode citar, que foi colocado ali no canteiro central. Junto a uma ciclovia que foi implantada no canteiro central e na Jardim Souza, já foi até na gestão passada isso. Depois, temos a ampliação dos passeios, tornando mais agradável caminhar e pedalar, permitindo a instalação de mobilidade de apoio para os ciclistas, bancos, para poder dar um apoio para os ciclistas. A ideia é fazer desse passeio um passeio melhor, mais qualificado. Posso ter a garantia que o pedestre esteja circulando com segurança, reduzindo até o conflito entre o pedestre e o ciclista, porque a ideia de ampliar o passeio é fazer com



que o ciclista realmente esteja mais seguro, tirar ele do nível da rua, colocar ele em cima do passeio e ampliar esse passeio. Transformar ciclofaixas em ciclovias, proporcionando uma estrutura mais segura, quer dizer, é um programa específico que nós estamos desenvolvendo aqui. Começamos a elaborar o TR já dessa ciclovía, dessa proposta, e a proposta inicial, conversando aqui dentro da Secretaria, aqui na área que nós estamos estudando, na área técnica da Secretaria, está propondo talvez fazer um programa piloto também, selecionar cerca de 25 quilômetros de ciclofaixas e transformar em ciclovias. É isso que a gente está estudando agora, para poder dar andamento a isso daqui. E, finalmente, criar rotas turísticas. Eu lembro que há pouco tempo foram implementadas e lançadas 180 quilômetros de rotas turísticas na cidade de São Paulo, um programa específico, acho que foi a Renata que fez, a Renata Falzoni que terminou colocando, elaborando em conjunto com a sociedade civil organizada uma proposta de rotas turísticas na cidade de São Paulo. Claro, quando a gente fala em promover o turismo sustentável, o desenvolvimento econômico local, tudo isso leva a melhorar a saúde, o bem-estar, valorizar o patrimônio cultural de cada região. Quer dizer, é claro que a ideia do turismo sempre está fundamentada no fortalecimento dos laços comunitários. O que significam essas novas vertentes? Quando nós estamos pensando aqui, esse grupo aqui da Secretaria que pensa nessa possibilidade, a gente pensa que, é claro, quem não gostaria de ter uma calçada mais larga, com a possibilidade de ter o pedestre passando por ali e a bicicleta passando e o pedestre circulando com segurança? Mesmo assim, continuar estacionando o seu veículo. Porque eu acho que o nosso grande desafio hoje, e realmente, no plano cicloviário, o que a gente tem, os grandes embates hoje no plano cicloviário, ele está no comércio e no morador, que ele não quer se colocar na porta da casa dele, porque ele perde, de uma certa forma, ele acha que perde o estacionamento, porque ele termina se apropriando da rua como extensão da sua casa ou do seu comércio. Claro, quando ele tem aquele espaço que ele vem contando constantemente com diariamente estacionar o veículo, receber visitas, ele termina ficando contrário, vamos colocar assim, à implementação do plano cicloviário. Essa nova proposta, ela vem atender um pouco dessa demanda, ela vem dentro da possibilidade, amplia o passeio, continua permitindo o estacionamento dos veículos, tanto para o comércio quanto para o morador. Claro, quando a gente fala num projeto e numa proposta como essa, a gente está falando em outras intervenções conjuntas. Bom, isso aqui é um pouquinho só do turismo, mais um slide que eu terminei colocando do turismo aqui, para falar um pouquinho da valorização da cultura, do patrimônio, da educação ambiental, porque é isso mesmo que a gente faz quando implementa uma cidade com ciclo turismo. A gente aproveita realmente a infraestrutura existente, é uma inclusão social e territorial, com certeza isso faz parte, essa inclusão faz parte do plano, para que as pessoas tenham uma sensação de pertencimento àquele território. É o fortalecimento da mobilidade ativa sempre e o desenvolvimento social local. Quando a gente fala em planos, o resultado que a gente tem observado, tanto aqui em São Paulo quanto em outros lugares, é que os locais onde se implementou as estruturas cicloviárias, ele realmente terminou sendo até engraçado, porque os lojistas têm uma resistência inicial e, posteriormente, eles terminam gostando, porque quando você coloca a ciclovía na frente da loja, as pessoas passam e conseguem enxergar. Não é um carro estacionado, é uma área onde as pessoas possam enxergar o comércio dele. Bom, o que nós temos feito? É um pouquinho do que a gente vem fazendo. Eu vou falar novamente. Eu concordo com o que o George falou. Não sei se só o George falou, mas o George tem insistido muito na questão da escala. Nós temos feito as áreas calmas, as áreas calmas, o resultado desse projeto, premiado pela CET já, muitas vezes premiado, o resultado desse projeto realmente é muito bom. Com certeza, se conseguisse, colocaria uma área calma assim. A princípio, eu colocaria uma área calma em cada subprefeitura. É lógico que a gente pode propor a vontade, mas nós dependemos de recursos, nós dependemos de locais específicos para poder estar desenvolvendo esses projetos. O George falou na questão da escola, será que não podem plantar uma área calma próximo da escola? Não tenho dúvida.

Eu acho que é possível, sim, fazer um estudo específico para essas escolas. Inclusive, quando se fala em rota escolar, a gente está ali nas proximidades da rota escolar fazendo um tratamento específico de segurança para esse estudante, que a gente está colocando nas escolas. É melhorar a segurança de todos os usuários mesmo, reduzir o número e a gravidade de todos os acidentes. Esse é o objetivo da área calma, priorizar os modos ativos do deslocamento a pé e da bicicleta, a moderação de tráfego, travessia de PDS, adequação das calçadas e gestão das velocidades. É calma, é um projeto que implementa uma região, eu chamo de cinturão, é uma área específica onde você regulamenta toda aquela área com velocidade de 30 km por hora. Isso com elementos que realmente façam com que as pessoas reduzam a velocidade, que tragam esse acalmamento do tráfego. Nós estamos falando de travessias elevadas, nós estamos falando de lombadas, nós estamos falando de mini rotatórias, nós estamos falando de estreitamento, alargamento de passeio para garantir a circulação segura do PDS. Nos cruzamentos, o estreitamento daquele cruzamento, o avanço do passeio que nós chamamos, onde você tem a travessia. Ou seja, se eu tenho uma rua com 10 metros de largura, é um chute aqui, um exercício rápido, eu tenho uma rua com 10 metros de largura cruzando com uma outra com 10 metros de largura. Se eu tenho estacionamento liberado dos dois lados, não faz sentido eu não avançar esse passeio, já que eu tenho um carro estacionado dos dois lados. Pelo menos 1,80m de cada lado e reduzir essa travessia do PDS. Com certeza, com uma simples intervenção, você termina melhorando muito a questão da segurança do PDS. As ruas completas é um projeto específico que a gente tem feito principalmente em torno dos terminais de ônibus. Está sempre focado na necessidade local da região, onde você, de fato, prioriza o PDS. Você está democratizando os espaços, está requalificando essas estruturas em caráter permanente. A verdade é essa. É uma solução geométrica naquela região, onde a ideia é que aquilo fica permanentemente. É uma conquista, é o pertencimento do PDS naquela região. A gente tem falado muito nessa palavra de pertencimento. Quando você implanta uma área calma ou uma rua completa, a gente termina dando esse pertencimento, devolvendo esse pertencimento ao PDS e ao ciclista ou ao modo ativo de uma forma geral. Melhorar a segurança e o conforto de todos esses modos ativos, integrando com o verde, integrando com as escolas na região, com alguns hospitais que estão próximos. A ideia é que, realmente, você possa fazer disso uma área onde o PDS se sinta com prioridade. O que nós temos hoje? Nós temos hoje 239 mil viagens por dia. Na verdade, são 778 quilômetros de tratamento ciclovitário, 70 mil bicicletários. O objetivo da apresentação é isso mesmo, é orientar quem está apresentando, quem está fazendo a proposta. Claro, quando a gente fala em estrutura ciclovitária proposta, a gente está falando que essa cidade precisa. Essa cidade precisa, de fato, uma estrutura ciclovitária capaz de atender à demanda que ela tem. Eu acho que o importante que a gente está falando aqui é que eu estou apresentando conceitos no plano. Porque, quando se apresenta conceitos e se fala qual a base legal desse conceito, e a gente está falando aqui do plano de mobilidade no plano da cidade, como é que se constrói um plano, é disso que a gente está falando dentro do programa de metas e tratando ele como um plano de segurança. Bom, claro que a gente não pode esquecer que as diretrizes do plano sempre vão ser essa. Segurança, conectividade, linearidade entre modalidade e funcionalidade para oferecer segurança, melhores condições de segurança, conectar os percursos com mais eficiência, percorrer a menor distância possível em todos os trajetos de viagem, conectar as estações de ônibus, trem e metrô, fazer dessas vias e passos, bicicletas, elas mais atrativas. Esse é o objetivo principal, que a gente possa fazer, de fato, dessas vias mais atrativas. É claro que o que nós estamos falando desse planejamento ciclovitário e por que a gente está falando em consolidação do plano. Quando se fala em consolidar o plano, a gente tem algumas etapas para vencer. O plano que foi proposto aqui pela Prefeitura até 2028 está lá mais de 233 quilômetros para chegar a mil quilômetros até a final dessa gestão. Tem, claro, um decreto específico, uma legislação específica onde se fala que devemos atingir mil e oitocentos quilômetros até 2028. Só que para eu chegar a esses mil e oitocentos quilômetros, eu

tenho que planejar. Então, do que nós estamos falando? Por que a gente está falando de consolidação do plano aqui agora? Ela passa por algumas etapas. As etapas que nós estamos percorrendo é que eu tenho que elaborar um plano, eu tenho que mapear esses locais, depois elaborar os projetos funcionais. Esses projetos funcionais, depois desses projetos funcionais, nós temos que fazer as oficinas para poder discutir sobre esse plano que está sendo proposto para consolidar o que está sendo colocado nessa cidade. Posteriormente, depois de consolidado, a ideia é que seja apresentado em vários locais esse plano com essas coisas funcionais, que seja discutido pela sociedade civil organizada mesmo, e que eles tenham a possibilidade de opinar sobre o plano que está sendo proposto e alterar ou melhorar esse plano que está sendo proposto. A ideia é abrir para as contribuições que estão sendo propostas e, posteriormente, passar para a audiência pública. É claro que, quando a gente pensa em consolidar o plano, eu tenho que ter um plano onde passou por todas as etapas, inclusive pelas audiências públicas, que hoje a legislação me obriga a fazer isso. Quando a gente leva esse plano, e a ideia é que isso possa ser levado à discussão. Nós estamos aqui discutindo internamente ainda como é que vai ser feita essa próxima etapa. Já tem um plano. Hoje, já tem selecionado cerca de 1.700 quilômetros de plano cicloviário. Já tem um mapa proposto, já tem um Km. Já tenho isso colocado em um seio. Acho que pode até disponibilizar um seio se as pessoas quiserem ter acesso a esse seio. Esse plano foi enviado à CET para poder até ratificar o plano que está sendo colocado. Vamos colocar assim. Esse plano está sendo feito em conjunto com a CET. Até para poder ratificar, porque dentro da CET você passa pela área de planejamento e a área operacional, que são as duas áreas onde terminam ratificando e confirmando o que está sendo proposto. Possivelmente vai ser discutido com a sociedade civil organizada. A proposta é que até o final deste ano esteja consolidado os 1.800 quilômetros da rede cicloviária proposta. Essa que é a proposta. É isso. A ideia de fazer essa apresentação conceitual do que nós estamos colocando de planejamento e consolidação do plano do planejamento cicloviário é que a gente abra, de fato, para a sociedade civil organizada para a gente poder estar discutindo isso posteriormente.

**02:14:50 George Queiroz:** Bom, Dawton, estou um pouco sem adjetivo, na verdade. Para mim, é frustrante, é muito frustrante a gente colocar em pauta a apresentação do novo plano cicloviário. E você chega no final, eu estava esperando ver mapas, ver esses mapas que você falou que vai apresentar e você chega e fala assim, até o final do ano nós vamos consolidar. Para que nós estamos aqui hoje? A gente vê uma apresentação de umas intenções que elas não condizem com o que a prefeitura tem feito, a prefeitura não aplica isso que está. É muito legal botar o PowerPoint aceita tudo. Que legal. Vamos fazer ciclovias melhores, vamos fazer o *upgrade*, vamos fazer áreas calmas. É muito legal. Eu posso colocar isso em um trabalho escolar. Mas não é isso que acontece na cidade. A gente, no último mandato, teve, no primeiro mandato de Ricardo Nunes, prometido 300 quilômetros, foi feito 49, áreas calmas faz uma. O que a gente vê, o foco é na mobilidade por carro, na mobilidade individual motorizada, as faixas azuis, inclusive passando por cima de ciclofaixas. Existe uma questão política aqui. Se a gente chega no corpo técnico, eu vejo uma apresentação conceitual, muito bonita. Eu queria ouvir isso da palavra, da boca do prefeito. Eu queria ouvir isso da boca do secretário de transporte, que nunca veio aqui, nunca se dignou a dar bom dia aqui, no conselho que ele deveria presidir. Eu imaginava que a gente ia ver um plano, um plano de quais os eixos, as avenidas, os locais, e como a gente começa a discutir. Desculpa, Dawton. Eu me sinto enrolado. Eu sinto que a ideia é “vai enrolando o pessoal aí, vai enrolando, porque não tem o tal do mapa”. Eu espero que tenha o SEI para a gente começar a discutir sobre bases reais. Porque, quando a gente fala assim, “olha, vamos aumentar de ciclofaixa para ciclovias”, a gente falou isso da Corifeu, você falou “olha, não tem orçamento, não tem orçamento para fazer uma ciclovias, onde devia ser ciclovias. Vamos fazer coisas mais largas”. A gente

falou “por que não faz a Marquês de São Vicente?”. Não foi feita a área calma. A gente está anos e anos só falando de São Mateus há anos. Isso vem da época da Bloomberg, pré-pandemia. A gente fica perdendo o tempo de todo mundo aqui e eu não tenho uma coisa prática. Você falou agora para o fim do ano. Eu me sinto aqui, nas mil e uma noites, ganhando mais uma noite, aguarde mais 72 horas, vamos esperar mais um pouquinho e as coisas não acontecem na rua. Nesse ínterim, a prefeitura está desaprendendo a fazer rede cicloviária. Faz coisas como ciclovia, ciclofaixa de 80 centímetros, e tudo bem, coloca na nossa frente, eu tenho que aceitar ciclofaixa que não cabe nem o guidão da bicicleta. Porque o tempo vai passando ou a expertise que veio lá de trás, os erros e acertos, parece que se perderam e a gente começa a ver ciclorota. A gente fica numa situação de essa apresentação, ela é linda, ela é linda para a gente apresentar na escola da cidade, mas eu queria que o secretário lesse ela e falasse “olha isso aqui”, e o prefeito falasse “sim, nós vamos fazer”, eu nunca ouvi isso da boca do prefeito, “vamos fazer mil quilômetros, vamos chegar até a esta meta”. Mas eu acho que falta o compromisso político, a gente colocar aqui, primeiro, essa apresentação de Mamãe Tarifa Zero, claramente colocando ao corpo burocrático um programa de 3 mil pessoas, atendendo 3 mil pessoas, claramente um programa de marketing. Agora, essa apresentação que é vapor, ela não é concreta, ela não é concreta, eu não estou vendo, vamos agora fazer. Vamos fazer a ciclovia, sim, vamos fazer a gente discutir sobre coisas concretas, porque essa parte de conceito já é muito clara, é muito clara para todo mundo. A gente fala isso há anos. Isso é consenso no meio urbanístico mundial. A gente ficar vendo essas coisas e não ir para a parte. Eu quero ver coisa na rua, eu quero ver coisa na rua em escala, em tempo. Não é falar assim, coloca no plano de metas e não faz, enquanto isso tem obras rodoviárias, Sena Madureira querendo ser feita, Marquês de São Vicente, Extensão de Marginal, Nova Raposo, programas de bilhões e bilhões, esses estão correndo, correndo de verdade, esses vão acontecer. A gente fica aqui no Conselho vendo um trabalho de escola, que na minha opinião, isso é infantil, me desculpe. Eu fico muito frustrado como representante dos ciclistas, ver apenas uma apresentação escolar aqui. Muito obrigado.

**02:20:09 Dawton Roberto Batista Gaia:** George, acho que é uma pena que você veja dessa forma, pelo tamanho do esforço que está sendo feito para fazer essa implementação dessas estruturas. Acho que o cumprimento que eu termino fazendo é que os 300 quilômetros que já estavam planejados no ano passado, eles já fazem parte, já passaram por audiências públicas. Nós estamos buscando essa implementação nessas redes cicloviárias. É claro que algumas coisas não dependem da Secretaria, não depende, dependemos de outras instâncias que não passam. Existem, por exemplo, os 158 quilômetros que nós estamos colocando para poder fazer uma concorrência pública, não avançaram. Estão avançando, estão sendo respondidos com as notificações. Estão sendo realmente implementados com respostas para poder tentar destravar esses 158 quilômetros. Temos os 144 quilômetros que estão sendo implementados pela PPP, que essas aqui estão andando. Elas estão andando e vão ser implementadas, realmente vão ser implementadas, porque isso nós estamos conseguindo fazer. Eu tenho aqui, hoje são 778 quilômetros. É a maior rede de cicloviária da América do Sul. A gente não pode esquecer disso. Ainda é a maior rede. É claro que, eu mesmo falei, em uma escala como São Paulo, eu também acho pouco, não acho que eu acho muito. Eu estou falando que nós vamos fazer e nós estamos buscando, de todas as formas, poder implementar todas essas estruturas novas. Isso. Mauro, você colocou com relação aos números. Eu não tenho esses números aqui. Eu sei, eu tenho certeza absoluta que foi um sucesso absoluto, teve alguns prêmios. Posso até trazer aqui para nós uma apresentação com esses números que foram realmente muito bons, as melhorias que foram trazidas após a implantação dessas áreas calvas. Não tenho dúvida que eu posso trazer aqui a CET para fazer uma apresentação. A preocupação é que no CMTT a gente traz conceitos. Não, é isso mesmo. No CMTT nós trazemos os

conceitos das propostas. E para isso nós temos uma câmera temática de bicicleta. Mas, de qualquer forma, se você quiser uma apresentação do que está sendo proposto, do que está sendo feito na câmera de bicicleta, nós podemos fazer isso. O que está sendo feito, o que está sendo proposto na câmera específica para bicicleta, para tratar do assunto estruturas fluviais. Eu acho que aqui tem que ser apresentado o conceito para todo mundo mesmo.

**02:23:42 Mauro Calliari:** Eu mandei uma frase enquanto estava apresentando que você tinha falado especificamente sobre as áreas calmas. Vocês sabem que a área calma é um sucesso e tem apresentado bons resultados. A minha pergunta é só essa. Qual era, naquela hora, era apenas quais são os resultados, que eu acho que a gente nunca viu e gostaria que a gente visse. Mas o que eu ia falar sobre essa apresentação é que eu acho que vou ecoar um pouco da indignação do George, o Dawton. Quando você faz uma apresentação dessas para um público que está olhando a cidade de fora, eu acho que ela tem que contar conceitos e fazer todo um apanhado. Eu imagino aqui na Câmara Temática, na Câmara de Transportes, que esses números, que esses conceitos já sejam conhecidos. Eles todos são expressos no plano de mobilidade. Não imagino que você tivesse que vir aqui para falar, por exemplo, olha, vou falar bem sobre a estrutura viária. É importante ter ruas com as pautas, que elas circulem. Nós estamos falando de coisas, assim, que já são conhecidas. Agora, dito isso, eu acho que a apresentação fica devendo, quais são os passos que já foram concordados. Tem uma Câmara Temática de bicicletas, como tem de mobilidade a pé, como tem, espero que venha a ter, de transporte público. Agora, o que a gente vê é uma diferença muito grande, Dawton, entre o que você fala aqui. Eu estou vendo que você está pregando de dentro da Prefeitura para a própria Prefeitura. Eu ecoo o que o George falou. Eu vejo um esforço seu de falar, olha, isso é importante, isso é importante, mas a gente não vê isso aí, se traduzindo em nada que seja ação concreta. A minha sugestão é que assim, primeiro que a gente convoca o secretário de transporte, porque deve ser o nono, depois que a gente começou. Fazer essa situação superior de 2 gestões, para vir aqui e falar assim, sim, o plano, esses conceitos são importantes mesmo, mas do ponto de vista desse conceito do autor, eu acho que tem que ter número. Quais são as etapas? Não adianta falar, olha isso aqui vai ter uma audiência pública. Quando que vai ser? Qual é hoje o número que está aí? Eu queria só terminar com o número. Qual é o número que está no plano de metas hoje e o que a gente vai cobrar? Eu imagino que vocês vão falar disso na Câmara Temática, mas que aqui a gente possa ver a cada x meses e falar “tem que fazer +1000”. Nós já fizemos 300, nós estamos fazendo isso. Eu não sei. Eu acho que a gente pode ir um pouco mais focado. Dawton, até para ajudar todo mundo que está aqui são representantes de todas as áreas, o que que você falou dos comerciantes e tudo mais. Pesquisa que a gente tem feito para mostrar que está funcionando. Quais são as licitações que foram feitas? Eu não sei o andamento mais constante. Eu sinto falta disso. Acho que aqui especificamente hoje, pelo menos fala, o que que está aprovado no plano de metas para a gente poder falar. São 1000, 1000, 1200, 822 para a gente saber sair daqui e falar assim “vamos lá, vamos fazer um esforço em busca disso aqui”. Porque eu vejo que o seu esforço está sendo de convencer a própria prefeitura de que o que você está falando é importante. Pelo que a gente tem visto nas discussões, na fala de prefeito, na Secretaria, a gente não vê falando. O que a gente vê é o protagonismo da SP Urbanismo, SP Trans aparecendo pouco. A Secretaria de Mobilidade aparece pouco. Eu não sei o número, eu não sei nem o número que a gente vai ter de calçada.

**02:27:31 Dawton Roberto Batista Gaia:** A meta para 2028 pela prefeitura são 233 km. Essa é a meta atingir 1000 km de redes ciclovárias. Essa é a meta da prefeitura hoje estabelecida.

**02:27:43 Mauro Calliari:** Faltam 200.



**02:27:47 Dawton Roberto Batista Gaia:** Isso. Hoje chegou a 700, chegou a 778 km de redes cicloviárias. Essa é a meta de hoje. O que é o que eu estou dizendo é que, como existe uma legislação para 1800 km, eu não consigo fazer atingir com essa legislação, sem ser um planejamento consolidado. O que o que está sendo feito agora é consolidar o planejamento desses 1800 km. Quando eu falo, para que o George ficou injuriado. Não estou tirando a razão dele, estou dizendo que só estou repetindo o que ele falou, que sem planejamento não consigo implementar nada e o planejar significa passar por todas as etapas. Foi passado, é teve lá um. As audiências públicas, um passado há 10/15 anos atrás. A cidade mudou completamente. Eu vejo os embates que a gente vem sofrendo cada vez que implantam uma estrutura cicloviária nova. Tem que mudar, tem que romper o paradigma, tem que mudar o pensamento. Tem que fazer uma proposta capaz de atender os moradores, o comerciante, o ciclista, o pedestre. É isso que a gente está propondo. Não é fácil. Realmente não é fácil a gente atender todos os modais, atender todas as demandas e fazer dessa cidade uma cidade melhor. Mas o desafio está lançado, está aqui. A gente está propondo, está se propondo a fazer essas audiências públicas. Com certeza, para que as pessoas possam participar, para que as pessoas possam se manifestar e antes disso a gente vai fazer as oficinas na subprefeitura para que cada mapa seja colocado numa parede, as pessoas, os grupos, se organizem e falam “olha, eu quero fazer isso, eu quero fazer aquilo, não sei o que eu concordo, não concordo”. Quer dizer, a ideia da voz, as pessoas que estão participando desse processo. Dentro desse de dentro desse novo programa, vamos dizer assim, porque realmente o que está no passado a gente tem que estar revendo. É isso que está sendo feito. Não é que eu estou mudando o que foi feito uma audiência pública de 15 anos atrás. Estou falando aqui do nome da Secretaria, porque é isso que a gente está fazendo. Claro, quando a gente fala que precisa ter uma atuação efetiva em todos os sentidos, precisa ter mesmo. Nós vamos fazer isso.

**02:30:45 Mauro Calliari:** Tá bom. Então, vamos lá. 1000 km da meta 2028. Eles vão começar já. Não vai ficar tudo para o último ano.

**02:30:53 Dawton Roberto Batista Gaia:** Já começamos.

**02:30:54 Mauro Calliari:** Boa. Obrigado.

**02:30:55 Dawton Roberto Batista Gaia:** Não vai ficar. Já começamos. Vai ser muito bom que, como nós estamos no início, vai ser mais fácil a gente poder entregar e falar dos números que estão sendo feitos. É isso.

**02:31:10 George Queiroz:** Dawton, você falou no meio da apresentação de um número 100 que você queria colocar, que já tem, em tese, os carros, os desenhos, por favor. De qualquer forma, ouvindo tudo isso.

**02:31:28 Dawton Roberto Batista Gaia:** Eu vou dar uma olhada.

**02:31:31 George Queiroz:** Por favor. Eu acho importante, porque foi a única hora que eu vi uma coisa concreta na reunião. Foi isso, porque de resto, truco.

**02:31:41 Michele Perea Cavinato:** George, repete. Eu estou com apresentação aberta.

**02:31:44 George Queiroz:** Não, foi durante a apresentação. Ele falou que existe um SEI onde tem os desenhos de mapas, dos planos.

**02:31:45 Dawton Roberto Batista Gaia:** Ele quer o número SEI.

**02:31:50 Michele Perea Cavinato:** Entendi. Eu me comprometo a passar para vocês.

**02:31:54 George Queiroz:** Por favor, passa lá nos grupos também, por favor.

**02:31:55 Michele Perea Cavinato:** Eu não tenho ele aqui agora. Eu coloco no nosso grupo, pode deixar.

**02:31:57 Dawton Roberto Batista Gaia:** Então, coloca nos grupos.

**02:32:01 George Queiroz:** É porque, eventualmente, a gente de debater isso aqui também, com mapas.

**02:32:06 Dawton Roberto Batista Gaia:** Não, com certeza. Lá tem os mapas. Tem o km e tem os mapas por subprefeituras. Está dividido por super prefeituras.

**02:32:08 George Queiroz:** Por favor. Então, é isso que eu queria ver.

**02:32:17 Dawton Roberto Batista Gaia:** Fica aqui o compromisso de a gente entregar, George, para ir para todo grupo.

**02:32:24 George Queiroz:** Eu gostaria. Obrigado.

**02:32:24 Dawton Roberto Batista Gaia:** Bom, gente, vamos passar de imediato.

**02:32:54 George Queiroz:** Promessa é dívida. Dawton, você falou que até o fim do ano você coloca. É esse planejamento de 1800 km, até o fim do ano? Você falou aqui em apresentação é público. É dívida.

**02:32:55 Dawton Roberto Batista Gaia:** Bom, consolidar planejamento é isso. Perfeito.

**02:33:09 George Queiroz:** Isso, por favor, nós estamos entrando em setembro, setembro, outubro, novembro. Está acabando o ano.

**02:33:20 Dawton Roberto Batista Gaia:** Perfeito. Fica tranquilo. Fica aqui o compromisso da entrega,

**02:33:53 George Queiroz:** Repetindo a que o regimento aqui do CMTT, o regimento reza quem comanda, quem preside a mesa, quem? Quem comanda as ações aqui é o secretário municipal de transporte. Está escrito lá. Ele nunca veio. Eu não sei se ele é alto, se ele é baixo, se ele é gordo, se ele é branco, se ele é preto, se ele é velho, se ele é novo. Eu não sei nem o nome do secretário municipal. Eu acredito que vocês não estão sequer convidando ele a estar aqui. Eu gostaria de fazer o pedido aqui, que o regimento fosse cumprido e que o secretário viesse aqui comandar as reuniões. Eu desconheço algum compromisso dele que seja mais importante do que estar aqui conversando com a sociedade civil eleita para debater transporte da cidade. A gente discutir com o corpo técnico, fica parecendo que vocês são

moleques de recado do secretário que tinha que estar aqui. Pelo regimento, fica parecendo que o regimento não existe e que essa secretaria, esse conselho aqui é uma brincadeira da gente ficar vendo aqui, trabalho de escola ou ficar vendo. Apresentações que não conversam, que o secretário desconheça. A gente não conhece, ele nunca veio aqui sequer dar bom dia. São oito meses que começou o mandato. Eu queria fazer esse pedido que nas próximas reuniões, o secretário seja pelo menos convidado e se ele não puder vir, ele dê uma justificativa, de mais importante a fazer do que estar aqui junto aos conselheiros eleitos pela cidade de São Paulo. A sociedade civil é que tem condições de aconselhar melhor o prefeito. É muito frustrante eu estar no quarto ano e praticamente no meu último, nos últimos meses como conselho. Praticamente em nenhuma das reuniões eu ter visto os secretários e um secretário novo que eu não faço ideia quem ele é. Muito obrigado. Espero que nessas últimas reuniões a gente tenha pelo menos essa mudança, já que também foi negada a proposta. Gosta de ter reuniões presenciais e câmaras temáticas mais específicas também etc. Eu queria que, pelo menos nesses últimos meses, a gente conseguisse uma virada positiva nesse conselho em relação a isso. Muito obrigado.

**02:36:11 Dawton Roberto Batista Gaia:** De acordo. Muito obrigado. Eu vi aqui que o jornal da bicicleta colocou um e-mail. Também vou passar para você. Acho que é o Rogério que é representante. Eu vou passar para você também o e-mail para você ter acesso o Rogério. Passar o número do SEI. Com certeza, o Celso Gonçalves, que é o nosso secretário, recebe todas as nossas pautas. Com certeza, ele participa das nossas pautas e participa do resultado das nossas redes. É isso.

**02:37:11 Caique Alves de Souza:** Dawton, boa tarde. Só falando sobre a mensagem que eu mandei, que eu já vou precisar sair. Não sei se já achei o nome, já está acabando. Queria já propor uma reunião extraordinária para falar da questão do tróibus, incluindo chamada a própria ambiental transporte. Já que tem representantes do transporte público, acho interessante chamar quem opera as linhas de tróibus de São Paulo para esta reunião, que para não ficar só no informe. Só queria formalizar mesmo aqui para os demais conselheiros.

**02:37:44 Dawton Roberto Batista Gaia:** Muito obrigado a todos, mais uma vez é pela participação de vocês. É importante muito que vocês participem, que vocês contribuam, para que a nossa reunião seja frutífera em todos os sentidos. Então, bom dia a todos e muito obrigado.