

84ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CMTT

Data: 23/04/2026

Horário: on-line

Participantes

Adriana Vasconcellos Vieira de Oliveira Luiz

Alerigi Junior, Alberto (Reuters)

Alessandra da Silva Santos de Araujo

Amanda (Sptrans)

Ana Carolina Mathias de Medeiros

Ângelo - SPTrans

Antônio Matias Ceará

Beatriz Taralli - SPTrans

Carlos Henrique de Campos Costa

Caroline Duarte

Christian Salmeron Ribeiro

Clareana - Instituto Pólis

Claudinha Amaro Suplente Mobilidade Pé

Clayton Lima da Silva

Daniela Matos Nascimento

Debora Sipukow

Elio Bueno de Camargo

Emerson CET / GPO

Fábio Pedó

Felipe Lara Vogel

George Queiroz

Gilberto de Carvalho

Hidely Codignoli

Joao Bonett Neto

João Moreirão

Julia Lopes Arcanjo

Juliana Alcantara

Lea Lopes

Lea Smt

Leandro Frenham Chemalle

Lilian - SPTrans

Luccas Bernacchio Gissoni

Maria Helena P Scaife
Mariana Santana Pereira Santos
Mateus Humberto
Mauro Calliari
Meli.Mobilidade
Michele Perea Cavinato
Paulo Leite Junior
Rafael Camargo, SPTrans
read.ai meeting notes
Renan Villarta
Rodrigo Candido
Rodrigo Dias Paes Landim
Rodrigo Iacovini - Inst. Polis
Roseli
Rosemeiry
Sabryna Silva
Sandra Ramalhoso
Susy Kis Curzio Campos
Thiago Silva (zona norte)
Vanessa Baboni
Viviane Cristina da Silva
Wagner palma

Pautas

1. **Programa de Metas: Principais Ações em Trânsito e Transporte.** Carlos Henrique Costa e Luccas Gissoni (Trânsito) e João Bonnet (Transporte).

Esta pauta tem como objetivo apresentar o Programa de Metas da atual gestão municipal, com foco nas ações relacionadas ao trânsito e ao transporte. O Programa de Metas é o instrumento que organiza as prioridades, metas e indicadores da Prefeitura ao longo do mandato. A apresentação busca dar transparência às iniciativas previstas para a área, além de abrir espaço para contribuições e reflexões dos conselheiros

2. **Organização de Pautas e Fluxo de Debates no CMTT.** Conselheiros da Bancada da Sociedade Civil.

Esta pauta tem como objetivo discutir melhorias na organização das pautas e na condução das reuniões do CMTT, buscando torná-las mais objetivas e produtivas. A proposta é ouvir os conselheiros sobre ajustes no formato atual, como priorização de temas, tempo de fala e dinâmica das reuniões, podendo resultar, se houver consenso, em proposta de atualização do

Regimento Interno. Também será discutido o fluxo de encaminhamento das pautas, incluindo a relação entre as Câmaras Temáticas e o plenário, refletindo sobre como os temas circulam entre esses espaços e contribuindo para maior organização e qualidade das discussões.

00:00:08 Michele Perea Cavinato: Bom dia a todos. Bem-vindos à 84ª reunião do CMTT, reunião ordinária do CMTT. Hoje, duas pautas. A primeira pauta, programa de metas. Essa pauta foi pedida pela gestão passada, só que foi em dezembro. Até o João Bonet falou para deixar um pouco mais para frente, porque ela foi consolidada agora. Eu acho que, sendo na primeira ou segunda reunião, nós vamos ter mais coisas para apresentar. Então, fizemos isso. Trouxemos para a segunda reunião do CMTT. E o João vai falar, com toda a equipe dele reunida aqui, pela parte de transportes. E o Caique e o Lucas, pela parte de mobilidade. E a segunda pauta, organização das pautas e fluxos de debates do CMTT. Foi um pedido do Leandro, falando por todo o grupo. Eles querem a ideia de deixar mais dinâmico, otimizar o formato das reuniões. E eu acho que, com base no que eles trouxeram, a gente vai ter que mexer no regimento interno. Nós já estamos fazendo isso nas câmaras temáticas. Vai ser ótimo, porque a gente já deixa tudo redondo. Então, vamos lá. Primeira pauta, programa de metas. Não sei como vocês se organizaram, quem começa, a equipe do João, o Lucas ou o Caique.

00:03:55 Lucas Bernacchio Gissoni: Bom dia a todos e todas. Eu sou o Lucas, da SMT-Centra. A gente cuida da parte de mobilidade do programa de metas, que é tudo relacionado à mobilidade ativa, à segurança viária e ao trânsito. Pode passar, Michele, por gentileza. O programa de metas deste ano é de 25 a 28; ele é um instrumento de planejamento de médio prazo da Prefeitura de São Paulo, que tem a duração de quatro anos, e procura trazer as metas da atual gestão, as ações prioritárias da gestão do atual prefeito, o que significa que ele coincide, como vocês podem ver, de 25 a 28, com a atual gestão. Então, ele é um programa, acho que pode passar, Michele, que tem uma articulação com os demais programas e planos da gestão municipal, de uma forma que eles vão se encaixando e se concatenando no tempo, porque a gente tem o planejamento orçamentário, que é composto pelo Plano Plurianual, pela Lei de Diretrizes Orçamentárias, que é a LDO, e pela Lei Orçamentária Anual. E o Plano Plurianual também tem a duração de quatro anos, só que o início dele não coincide com o programa de metas. Então, por exemplo, a atual gestão se inicia em 1º de janeiro de 2025 e, durante esse primeiro ano de 2025, a gestão está cumprindo o Plano Plurianual da gestão anterior, que, no caso, foi uma reeleição, mas isso não faz diferença para nós. Quer dizer, o primeiro ano de uma gestão é o último ano do Plano Plurianual da gestão anterior. No entanto, até março do primeiro ano de gestão, tem que ser feita a versão inicial do programa de metas da atual gestão. Então, esse arranjo foi pensado para que o programa de metas dê continuidade e você não tenha rupturas muito fortes. Então, o programa de metas já programa as entregas do próximo ciclo de quatro anos no momento em que ele está finalizando as entregas do Plano Plurianual

do ciclo anterior. Pode passar, Michele, por gentileza. Então, esse é um instrumento que está previsto no artigo 69A da Lei Orgânica do município, que foi uma emenda à lei orgânica. Ele já era utilizado antes dessa emenda como uma política de gestão e foi uma política aprovada pela população, de modo que foi integrada à lei orgânica do município a necessidade de ser feito sempre um programa de metas. Então, o prefeito, independentemente de ser eleito ou reeleito, tem que apresentar uma versão inicial do programa de metas, que a gente chama de PDM, em até 90 dias depois da sua posse. Por isso que eu falei em março. E aí ele passa por um ciclo de audiências públicas, de um debate público, que, por meio desse ciclo, atualiza essa versão inicial e resulta em uma versão final no segundo semestre, a partir das contribuições da população. Então, atualmente, isso é feito por meio do portal Participe Mais da Prefeitura, que é um portal de participação popular. Além disso, a cada semestre, tem que ser feita a divulgação pública dos resultados alcançados no programa de metas vigente. Pode passar, Michele, por gentileza. Para fazer um panorama do atual programa de metas, sem considerar unicamente a SMT, mas a prefeitura como um todo, vocês podem ver, nessa coluna da esquerda, os eixos estratégicos do atual programa de metas, que foi elaborado com quatro eixos estratégicos, que são Universo SP, Viver São Paulo, Cidade Empreendedora e Capital do Futuro. Então, cada um deles tem uma previsão de investimento e de custeio, certo? E, totalizando um orçamento para as implantações do programa de metas, são 31 bilhões para o Universo SP, 16,4 bilhões para o Viver São Paulo, 294 milhões para a Cidade Empreendedora e 346 milhões para o Capital do Futuro. Pode passar, por favor. Então, estão aqui novamente os eixos. Cada um deles tem dezenas de metas, que são enquadradas nesses eixos estratégicos, que são quatro. E aí, cada secretaria também tem as metas de sua responsabilidade. Pode passar, por gentileza. No caso da SMT-Centro, a gente tem duas metas e, em conjunto, elas têm quatro ações estratégicas; na verdade, a meta 45 tem três ações e a 46, apenas uma. Essas ações estratégicas não devem ser confundidas com os eixos estratégicos. Então, o eixo estratégico é o nível mais abrangente; dentro dele estão as metas e, dentro de cada uma das metas, estão as ações estratégicas. Então, a ideia é que a meta funcione como uma meta de política pública a ser entregue à população, e as ações estratégicas são entregas por meio das quais você busca atingir o indicador da meta. Então, por exemplo, acho que pode passar, que vai ficar mais fácil de explicar com o exemplo. Na meta 45, que é relacionada às estruturas cicloviárias, a gente tem como meta atingir mil quilômetros de malha cicloviária, estimulando uma mobilidade que contribui para a preservação ambiental e promove a qualidade de vida. E, dentro dessa meta, a gente tem três ações estratégicas. Então, a primeira, que está ali embaixo, é a instalação de 233 quilômetros de malha cicloviária. Quer dizer, com essa ação, a gente chega à meta de atingir mil quilômetros de malha. Além disso, tem a manutenção de 150 quilômetros de ciclovias e o planejamento da configuração adicional prevista no plano cicloviário. A gente tem a meta do plano cicloviário, que tem um prazo de maturação mais longo e é mais ambiciosa, e aí a gente colocou como ação estratégica o planejamento da malha restante, para além desses 233 quilômetros, para atingir a meta do plano cicloviário. Então, tem aqui a projeção: com a instalação de 233 quilômetros de vias

exclusivas para bicicletas e a manutenção de outros 150 dos 767 já existentes, São Paulo deverá consolidar e modernizar a maior rede cicloviária da América Latina. Pode passar, por favor. Na meta 46, que é relacionada à faixa azul, a gente tem como meta a instalação de mais 200 quilômetros, porque houve 200 no programa de metas anterior. Então, trata-se da instalação de mais 200 quilômetros de faixa azul, duplicando a extensão de vias exclusivas para motociclistas, de modo a reduzir acidentes com motos na cidade. Então, aqui, no caso, existe apenas uma ação estratégica, que coincide com a própria meta. Pode passar, por favor. Em relação ao monitoramento dessas metas que a gente está implantando, na implantação de estruturas cicloviárias, a gente teve, no ano de 2025, a implantação de 24,1 quilômetros, totalizando um acumulado de 778 quilômetros em relação à malha já instalada. Em 2026, mais 1,4 quilômetro, totalizando 779 quilômetros de malha instalada. Em relação à manutenção, em 2025, a gente teve a manutenção de 91 quilômetros, totalizando um acumulado de 168 desde o início do contrato de manutenção, em 2023. Em 2026, a gente teve a manutenção de mais 32,5 quilômetros, totalizando um acumulado de 200,8 quilômetros. No planejamento, em 2025, a gente cumpriu 731 quilômetros de planejamento da implantação adicional, pensando no plano cicloviário. E, na meta 46 de faixa azul, a gente teve a implantação de 20,5 quilômetros em 2025, totalizando um acumulado de 232,7 quilômetros, que é o número que permanece até agora, em 2026. Pode passar, por gentileza. Então, é isso. Agradeço a oportunidade e ficamos aqui à disposição para tirar quaisquer dúvidas dos conselheiros. Acho que a gente passa também para o João.

00:14:12 Michele Perea Cavinato: O que vocês acham melhor na dinâmica? Tira as dúvidas dessa primeira parte ou vamos apresentar os dois, todo o programa de metas? Acho que é melhor, não é? E depois fazem as perguntas gerais? Vamos lá, então. João, a equipe toda aí, vamos lá.

00:14:33 Joao Bonett Neto: Bom dia, Michele. Bom dia, conselheiros e conselheiras. Bom dia, pessoal. A gente agradece essa oportunidade de exposição. A gente vai apresentar, complementando o que o Lucas e o Caique apresentaram, as metas relacionadas ao transporte coletivo, ao transporte público, especialmente as metas que são conduzidas e monitoradas pela SMP e pela SPTrans. A gente vai compartilhar informações que são baseadas tanto no relatório anual do PDM quanto em algumas informações de monitoramento de que dispomos. O objetivo aqui, então, é constituir elementos para discussão. E a ideia é fazer uma apresentação muito resumida, para que depois, durante a reunião, a gente possa aprofundar o assunto e tentar responder, esclarecer e clarificar algumas questões que forem sendo suscitadas. Se houver alguma inconsistência ou imprecisão, por favor, nos apontem, que a gente tenta encaminhar de alguma forma aqui. Então, são slides muito sintéticos do que a gente vai apresentar, mas que foram preparados pela nossa equipe com muito cuidado. É uma equipe que vocês estão vendo aqui, que cresceu nos últimos meses, justamente para apoiar a nossa

área técnica na interlocução com o CMTT, com as câmaras temáticas, com os trabalhos da Secretaria Executiva e também com alguns outros processos participativos que a gente conduz aqui na Secretaria. A Gisele está representando esse núcleo aqui e eu gostaria de compartilhar e dividir a apresentação com ela, então a gente vai fazendo esse revezamento. Gisele, se você quiser fazer algum comentário, já se apresentando também, fique à vontade. Então, só para me introduzir, eu sou a Gisele, como o Oswaldo já me apresentou, estou aqui na equipe da assessoria técnica desde o final do ano passado, e, para introduzir um pouco, a gente acompanha algumas metas de transporte público que são mais relacionadas ao eixo, que já foi explicado anteriormente, o eixo Universo SP, e uma meta do eixo Viver São Paulo. Então, as metas de 6 até a meta 30 correspondem a esse primeiro eixo, e a meta 78, criar e implementar uma tarifa zero, corresponde ao eixo Viver São Paulo. Existem outras metas também relacionadas ao transporte público que são acompanhadas por outras secretarias, mas o nosso foco aqui hoje serão as metas que a gente efetivamente acompanha. Então, relacionadas à substituição dos ônibus por veículos de matriz energética mais limpa, à entrega do PCOMP, à requalificação da Avenida Celso Garcia, à entrega do corredor Itaquera-Líder, à requalificação de terminais urbanos, ao início das obras do Terminal Perus, às metas 27, 28, 29 e 30, relacionadas ao Terminal Pedreira, Terminal Cocaia, aos atracadouros da Represa Billings e também aos estudos para viabilizar o aquático Guarapiranga. Então, essas são as metas que nós acompanhamos e que nós efetivamente hoje trouxemos para o debate. A ideia não é esgotar o debate, muito pelo contrário, é abrir essas discussões para que futuramente, inclusive, a gente possa ter um debate mais aprofundado com os conselheiros e com a sociedade. Perfeito, gente. Passando, então, aqui, a gente vai tentar passar muito rapidamente pelas nossas metas. E a gente vai começar pela meta 6, que é uma meta que a gente acompanha, que é a meta da substituição dos veículos por uma matriz energética mais limpa. A gente tem aqui um mapa que ilustra as linhas que têm ônibus elétricos hoje. O status dessa meta hoje, considerando 2025 em diante, é que a gente tem 679 novos ônibus substituídos em 2025 e hoje uma frota elétrica, que inclui os trólebus, de mais de 1.200 ônibus. O cronograma de entrega é substituir esses 2.200 ônibus até 2028. Em sequência, a gente tem a meta 14, cujo enunciado é a entrega do novo centro de operações da SPTrans. Ele é composto por três ações estratégicas. A primeira delas é a reformulação do centro de controle operacional, a edificação propriamente dita, a infraestrutura do sistema do centro de operações, que hoje é uma obra financiada pelo Banco Mundial, como componente do financiamento do BRT. A gente tem uma outra ação estratégica, que caminha paralelamente ao COPE, que é a reformulação do SMGO, o Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional. Está em desenvolvimento, já há contratação para isso, já há uma ordem de serviço desde 2025, e as obras do COPE também já foram iniciadas, com contratação realizada, tendo começado recentemente, agora em 2026. O cronograma de entregas está previsto para o primeiro semestre de 2027, tanto para o COPE quanto para o SMGO, que são ações que se integram. A gente tem uma terceira ação estratégica que não está escrita aqui, que são os estudos e a proposição de novos meios de

pagamento do sistema municipal. Hoje essa meta já foi alcançada, já há mais de 2 mil ônibus com validadores que aceitam outros meios de pagamento, como Samsung Pay, Google Pay, esse tipo de mecanismo de pagamento. A meta 17 é a meta da requalificação da Avenida Celso Garcia, uma requalificação voltada para o transporte público. Inclusive, originalmente ela estava proposta, nomeada como requalificação ou construção do corredor Celso Garcia, para viabilizar esse eixo de mobilidade de transporte coletivo. A área técnica da SPTrans havia proposto que fosse feito um corredor, que fossem requalificadas, na verdade, as faixas exclusivas dessa avenida, e a nomenclatura dessa meta havia ficado como corredor durante o processo participativo. Isso já era uma discussão interna dentro da SPTrans, e, durante o processo participativo, vários técnicos da sociedade apontaram que essa nomenclatura não era adequada, porque o corredor, efetivamente, precisa ser, conforme a classificação do Plano de Mobilidade, um corredor à esquerda. No caso, estava sendo proposto um viário, uma maneira de priorizar o transporte coletivo à direita, como está naquele esquema, com as faixas à direita, e, por isso, ela foi renomeada como requalificação da Avenida Celso Garcia. Isso não exclui a diretriz do Plano Diretor e do Plano de Mobilidade de manter o corredor à esquerda, mas, neste momento do programa de metas, o que vai ser feito é a requalificação dessas faixas à direita. Essa requalificação contempla todo o trecho do corredor Celso Garcia e está subdividida em três lotes de execução. O primeiro lote, que vai do Parque Dom Pedro até a Rua Bresser, já tem obras contratadas, mas houve necessidade de ajustes durante as escavações, quando foram descobertos trilhos, e será feito um novo contrato para continuidade das obras. Esse edital já está sendo preparado, e os outros lotes também serão licitados, com preparação em andamento para condução da licitação, conforme o cronograma de entrega, com início das obras previsto para 2026. A ideia é que a gente entregue o primeiro trecho nos próximos semestres e que os outros dois trechos, os outros dois lotes de execução, sejam conduzidos a partir de 2026. A gente também tem uma outra meta envolvendo o viário de ônibus, agora especificamente o corredor, que é o corredor Itaquera-Líder. A gente teve a execução de grande parte desse corredor no programa de metas anterior, totalizando seis quilômetros, e faltam dois trechos que precisam ser concluídos, dois lotes. O primeiro trecho, de 600 metros, vai do Terminal Vila Carrão até a Avenida Itaquera-Líder, e o segundo trecho, que a gente chama de binário, vai da Avenida Itaquera-Líder até a Avenida Jacu-Pêssego. O nosso cronograma previsto é iniciar as obras do primeiro trecho, do primeiro lote, no segundo semestre de 2026, e iniciar as obras do segundo trecho, do segundo lote, no primeiro semestre de 2027. Todo o cronograma proposto no programa de metas, quando não se menciona a finalização das obras, está previsto para ser concluído até o segundo semestre de 2028. Em sequência, a gente tem a meta 23, que é relacionada à entrega das 14 requalificações de terminais de ônibus vinculados aos contratos de concessão. Em 2025, a gente teve a entrega de quatro terminais do bloco Noroeste, que são Vila Nova Cachoeirinha, Jardim da Britânia, APA e Amaral Gurgel, e, a partir de 2026, a gente tem os terminais do bloco Oeste, que é um contrato que a gente fechou recentemente, em 2025, com a nova concessionária. Em 2026, há previsão de iniciar, ainda no

primeiro semestre, as obras de quatro terminais do bloco Leste, Penha, Ermelino Matarazzo, São Miguel e Cidade Tiradentes, e há previsão de conclusão de algumas obras, principalmente dos terminais Penha e Ermelino Matarazzo, até o final deste ano, e, para os demais terminais, a previsão de conclusão é até 2028. Esse é o cronograma do programa de metas. A gente também tem as obras do Terminal Perus, cuja meta do programa de metas é iniciar as obras desse terminal. Atualmente, a gente está em fase de edital para a elaboração do projeto executivo, e o cronograma de entregas prevê a conclusão do projeto executivo no primeiro semestre de 2027 e o início das obras no primeiro semestre de 2028. Lembrando que essa é uma meta voltada ao início das obras, conforme a redação do programa de metas. E aí a gente entra nas metas relacionadas ao sistema aquático, que são as metas 27, 28, 29 e 30. A primeira delas é iniciar a construção do Terminal Pedreira, na região da Billings. Atualmente, a gente está finalizando o processo de desapropriação e preparando o edital para a elaboração dos projetos. A licitação dos projetos deve ocorrer ainda neste ano, com conclusão prevista para o primeiro semestre de 2027, para, na sequência, concluir o processo licitatório das obras, que devem ser iniciadas no segundo semestre de 2028. Novamente, trata-se de uma meta que prevê o início das obras. Da mesma forma, temos o Terminal Cocaia, cuja proposição é iniciar a construção. São terminais intermodais vinculados ao sistema aquático e apresentam status semelhante à meta anterior. O processo de desapropriação está finalizado, e o edital para elaboração de projetos está em andamento. Os projetos devem ser finalizados até o primeiro semestre de 2027, e as obras devem ser iniciadas no segundo semestre de 2028. Em sequência, a gente tem os atracadouros, que são as infraestruturas vinculadas a esses terminais. No caso da meta 29, contempla as obras dos atracadouros Pedreira e Cocaia e a definição de estudos para a localização de outros pontos. O status dessa meta também envolve a finalização das desapropriações e a elaboração dos editais para contratação de projetos. Os projetos devem ser concluídos no primeiro semestre de 2027, e as obras iniciadas no segundo semestre de 2028. Por fim, a gente tem a meta 30, que trata da elaboração dos estudos necessários para viabilizar o sistema aquático na Represa Guarapiranga. Atualmente, a gente está na fase de levantamento batimétrico da represa, com cerca de 35% já concluídos. O cronograma prevê, ainda no primeiro semestre de 2026, o processo licitatório para estudos de definição dos canais de navegação e da localização dos atracadouros. Por fim, a gente tem a meta 78, que, como já foi explicado, está em outro eixo do programa de metas. Trata-se de uma meta de criação de programa, já concluída, tendo sido implementada em março de 2025, com mais de 4.500 benefícios concedidos até o final do ano, atendendo a todos os pedidos solicitados. A gente tem também alguns gráficos e informações de avaliação do programa. Além disso, a gente acompanha outros processos participativos envolvendo o planejamento da secretaria, que a gente gostaria de compartilhar. Vou passar a palavra para a Gisele, que acompanha mais de perto esses processos. Só um ponto adicional: os mapas que a gente apresentou utilizam dados abertos que nem sempre são facilmente acessíveis. A gente preparou, com apoio da equipe, um conjunto de dados já organizados e referenciados para compartilhar com vocês. A gente

vai definir a melhor forma de envio, seja por e-mail ou pelo chat. A ideia é facilitar o acesso para quem quiser realizar análises ou pesquisas. Gisele, se quiser comentar. Vou ser breve, pois estamos no limite do tempo, mas, dando continuidade ao debate sobre o PDM, uma próxima etapa é avançar nessa discussão. É importante lembrar que está em curso o Orçamento Cidadão, com prazo até o dia 6 de maio, e é importante a participação. Destaco também o programa de cocriação do 4º Plano de Ação em Governo Aberto, no qual São Paulo já participa há mais de 10 anos. Um dos desafios em destaque é aprofundar a participação social no planejamento da mobilidade urbana. Inclusive, hoje à noite haverá uma oficina online, com informações disponíveis nas redes da Coordenadoria de Governo Aberto. Também haverá oficinas presenciais neste sábado, nas zonas leste e norte. A equipe da assessoria técnica está utilizando esse processo como base para desenvolver uma revisão participativa do Plano de Mobilidade, estruturando um módulo específico sobre participação e mobilidade. Além disso, estamos realizando análises de dados e séries históricas relacionadas à participação social e ao próprio CMTT, buscando consolidar essas informações. E é isso. Muito obrigada. Pessoal, muito obrigado. Obrigado, João, pelo compartilhamento.

00:37:41 Michele Perea Cavinato: João, obrigada a vocês. Se vocês puderem me passar a apresentação, eu compartilho com o grupo. A gente publica na página do CMTT, já deixa as duas apresentações atualizadas lá. E com relação às bases que você comentou, já referenciadas, a gente pode fazer das duas formas, deixar publicada na página e passar por e-mail para todo o conselho. Obrigada a vocês. Obrigada a vocês. Então, olha, várias mãos levantadas aqui. Vamos lá.

00:37:52 Alerigi Junior, Alberto (Reuters): Bom dia. Minha dúvida é com relação ao plano de ciclovias. A gente já está chegando a mil quilômetros. Eu queria saber se, em algum momento, cogitou-se ampliar a largura das vias que já são mais movimentadas, no sentido de evitar toda essa discussão que está acontecendo em torno dos veículos elétricos hoje em dia. Porque o principal problema que ocorre com os elétricos atualmente acontece justamente nessas vias mais movimentadas e porque elas sempre foram estreitas. Além disso, muitas são de duplo sentido. Então, essas situações, como as mostradas em vídeos recentes por alguns vereadores, decorrem principalmente disso. Então, se vocês puderem ao menos se manifestar e, eventualmente, indicar se existe alguma ideia de alargamento sem prejudicar a vegetação do entorno e sem prejudicar também os pedestres, seria interessante. Porque, se a gente continuar aumentando a malha, o que é excelente, e interligando os pontos que hoje estão isolados, inclusive nas cidades da região metropolitana, acaba-se colocando mais gente no sistema. No entanto, a demanda cresce sobre uma estrutura que historicamente já é estreita, o que exige ampliação. Obrigado.

00:39:31 Michele Perea Cavinato: Alberto, eu estou dando uma olhadinha aqui. Eu acho que

a pessoa mais próxima é a Leia, das estruturas cicloviárias. Não sei se ela tem essa informação, Lucas, Caique.

00:39:49 Luccas Bernacchio Gissoni: Se ela quiser, tudo bem, senão eu posso responder. Agora, eu acho que seria interessante fazer um bloco de perguntas ao invés de responder uma a uma. Não sei como vocês costumam fazer.

00:40:04 Michele Perea Cavinato: A Leia respondeu aqui, que ela está, mas acho que está sem microfone. Pode ser, pode ser assim. Três em três, para a gente não se perder.

00:41:13 Renan Villarta: São duas perguntas. Eu vou falar bem alto, porque não sei qual é o problema técnico. Mas eu gostaria de saber quais são as dificuldades na implementação do Aquático São Paulo. Porque, falando em nível Brasil, por exemplo, nós temos outras capitais, como Recife, onde esse tipo de transporte seria muito bem-vindo, mas a gente não vê isso acontecendo em outras cidades. Então, eu gostaria de saber da equipe se é um problema de legislação, de falta de conhecimento técnico, de falta de mão de obra ou de empresas especializadas nessa área. Gostaria de entender um pouco mais sobre essa parte. E a segunda pergunta é saber se existem metas atreladas à diminuição do percentual de viagens individuais. Por exemplo, na pesquisa do Metrô que a gente teve, de origem e destino, houve um incremento das viagens individuais em detrimento do transporte público. E se há alguma meta atrelada a esse indicador, ou se esse indicador é considerado nesse plano de metas. Obrigado.

00:42:18 Michele Perea Cavinato: Obrigada, Renan. Meli, você conseguiu voltar? Então, Moreirão, daí a gente já fecha essas três para a gente não se perder nas perguntas.

00:42:27 João Moreirão: Oi, deixa eu falar. Bom, antes das minhas perguntas, eu gostaria de dizer, parafrazeando um líder famoso, que eu tenho um sonho: o dia em que o nosso plano de metas em transportes seja coordenado com a Secretaria de Urbanismo e seja um planejamento do crescimento e desenvolvimento da cidade, e não um plano de metas para resolver problemas que já vêm se arrastando. Eu sei de várias cidades do mundo que funcionam assim: primeiro vêm o transporte, a infraestrutura, a saúde, a educação, entre outros, e depois a cidade se expande. Mas eu queria levantar o seguinte: senti falta de uma questão importante, que é a mobilidade a pé. De todas essas metas, e eu não tenho nenhuma consideração específica sobre elas, senti falta disso. Afinal, os usuários de transporte público, principalmente, não só, mas em grande parte, são também pessoas que caminham. Ninguém tem ponto de ônibus ou estação de metrô na saída de casa; pode haver exceções, mas a maioria da população não tem. E uma das grandes dificuldades que nós temos é ter calçadas e ruas apropriadas para caminhar. Eu, por exemplo, tirando o meu trabalho, que é longe, no geral tudo de que preciso para viver, como comércio, farmácia e supermercado, eu poderia acessar a pé, se as calçadas e a

iluminação permitissem, entre outros fatores. Esse é o grande problema. Eu, por acaso, não por planejamento, moro em uma área que poderia ser considerada próxima ao conceito de cidade de 15 minutos, tenho de tudo no entorno, mas, por causa das calçadas, não tenho condições de fazer isso a pé, assim como meus vizinhos. Então, não se trata apenas de incentivar as pessoas a caminharem; é preciso garantir condições para isso. Senti falta de essa meta ser melhor discutida. Acho que a questão das ciclovias é importante, houve considerações feitas anteriormente, mas senti falta desse ponto. E isso se relaciona, inclusive, com a questão levantada sobre a mobilidade individual por carro, que, após décadas sendo medida, ultrapassou a mobilidade por transporte público, algo que nunca tinha acontecido antes. Eu acho que a qualidade do transporte público deve ser uma prioridade absoluta. É muito difícil deixar de usar o carro ou a moto quando já se sabe que o ônibus estará lotado, que pode estar em condições inadequadas e que, ao chegar ao ponto, há risco de atraso porque o horário não será cumprido. E isso não é só um problema dos ônibus, mas também do metrô e do trem. Não há um dia sem notícias de problemas em alguma linha. Então, a discussão sobre a qualidade do transporte público é fundamental, e a mobilidade a pé precisa estar incluída em todas as metas. Se não estiver integrada, podemos avançar em várias metas importantes, mas não resolveremos a questão essencial. No momento, é isso. E eu gostaria de fazer apenas uma pergunta: há alguém da SMSUB presente na reunião?

00:47:08 Michele Perea Cavinato: Estou dando uma olhada aqui nos participantes, mas eu não vi.

00:47:12 João Moreirão: Não, eu estou perguntando por causa dessa primeira questão que eu levantei. A integração entre o que é o crescimento da cidade e a mobilidade no geral. Só por isso. Como se tivesse alguém da saúde e eu a perguntar sobre a questão da saúde escolar etc. Porque, se não, a gente fica sempre correndo atrás do prejuízo, como se diz no popular. É isso, no momento.

00:47:44 Michele Perea Cavinato: Obrigada, Moreirão. Então, fechando esse primeiro bloquinho de perguntas aqui, largura das estruturas cicloviárias, aquático, meta sobre redução de transporte individual e mobilidade a pé. Quem responde? O Lucas começa, passa para o João, volta para o Lucas.

00:48:00 Luccas Bernacchio Gissoni: Acho que eu posso começar. Vou começar até o fim, depois eu passo para o João. Em relação à largura das estruturas cicloviárias, acho que é também importante começar dizendo que elas não têm todas a mesma largura. Então, nos nossos projetos, a gente segue o Manual de Desenho Urbano. Há regras técnicas em relação à largura, com uma largura mínima, uma largura padrão e uma mais ampla, a depender do fluxo. Mas, de fato, a questão é premente. Eu concordo com a análise, que acho que foi do Alberto,

de que, conforme a gente expande a malha, a gente traz mais usuários para o sistema, e isso vai continuar sendo uma necessidade. Então, de fato, é importante pensar nisso. A gente tem, atualmente, um projeto de transformação, que é um projeto da SMT e da CET, de transformação de ciclofaixas em ciclovias, justamente para dar conta de um fluxo maior e oferecer ao município uma estrutura de maior qualidade. E é algo que, concordando com o Alberto, deve se tornar cada vez mais necessário, porque o objetivo é justamente aumentar o número de viagens por bicicleta e, com isso, gerar essa demanda por maior largura. Em relação à segunda pergunta, já dá até para fazer uma ponte, porque acho que não anotei o nome de quem a fez, mas é sobre o share modal, ou seja, se há alguma meta de aumento do número de viagens a pé, de bicicleta e também em transporte coletivo, com a consequente diminuição do transporte motorizado individual. No programa de metas, especificamente, não há essa meta, mas ela existe no Plano Clima, que é o plano de ação climática, e também no plano cicloviário, que são instrumentos de mais longo prazo. O programa de metas, por ter duração de quatro anos, é um instrumento de médio prazo, que articula os planejamentos estratégicos da municipalidade com as ações anuais. Essa é uma meta mais ambiciosa, de longo prazo. No Plano Clima, por exemplo, há a meta de atingir 8% das viagens da cidade realizadas por bicicleta, o chamado share modal, a partir de um patamar que, na última pesquisa origem-destino, estava pouco acima de 4%, já com crescimento significativo em relação a 0,8% anteriormente. Então, a gente observa esse aumento a partir da oferta de melhores estruturas. Isso também dialoga com o comentário do Moreirão, em relação aos instrumentos de longo prazo. Ele mencionou a ideia de que as metas deveriam estar mais conectadas ao planejamento futuro da cidade, e esses instrumentos de longo prazo cumprem esse papel, enquanto o programa de metas faz a ponte entre o planejamento e as entregas concretas. Em relação às calçadas, existe, sim, uma meta específica no programa de metas. Como o próprio Moreirão comentou ao perguntar sobre a SMSUB, essa é uma competência dessa secretaria, não da nossa área. Então, o detalhamento e o monitoramento dessa meta dependem da SMSUB, mas ela está contemplada no programa. Acho que é isso.

00:52:29 Carlos Henrique de Campos Costa: Michele, só complementando o Lucas, nós temos também os projetos de segurança viária, que são as rotas acessíveis. Então, a gente fez a licitação desses projetos. Vamos lá.

00:52:43 Caroline Duarte: Só um minutinho, eu vou puxar aqui o seu CNPJ. Só um instantinho que o meu sistema...

00:52:53 Carlos Henrique de Campos Costa: Está alguém puxando o CNPJ. Então, esses projetos de rotas acessíveis, eles foram licitados recentemente. A gente já, acho que foi semana passada, a gente fez toda a homologação e assinou o contrato. Então, em breve, essas obras, esses projetos, devem ter início, mesmo eles não estando no programa de metas.

00:53:21 Michele Perea Cavinato: São os redesenhos urbanos, né, Caique? Que pertencem não só à SMT, como à SMPED. Acho que juntam as duas secretarias. Uma apenas está aqui para também complementar. Mas é bom saber que foram assinados e logo estarão aí. João, acho que agora é a parte do aquático.

00:53:42 Joao Bonett Neto: Pessoal, obrigado pelos comentários e pelas perguntas. São sempre pertinentes. É uma interlocução muito qualificada aqui. A gente vai interagir e tentar responder, dialogando especialmente com os comentários do Renan e do Moreirão. Quanto à pergunta sobre o aquático, especificamente sobre as dificuldades e os desafios que a Prefeitura de São Paulo enfrenta na implementação desse sistema, primeiro, são desafios que, de modo geral, são inerentes a qualquer obra. No fundo, a gente precisa passar por um processo de desapropriação, que sempre buscamos evitar ao máximo, porque às vezes interage com a população local e pode ser um processo delicado. Então, é importante reduzir ao máximo essas desapropriações, com bons projetos, mas, quando necessárias, precisam ser conduzidas com muito cuidado e respeito. Existe também o processo de licenciamento ambiental, que é inerente a qualquer obra. E, no caso específico do aquático, esses desafios se relacionam também ao fato de ser um modo ainda novo para o município de São Paulo, para a operação da SPTrans e para a integração ao sistema de transporte coletivo urbano. Foi feito um trabalho importante pelos técnicos da Prefeitura e da SPTrans, mas isso envolve muita pesquisa, definição de parâmetros e testes. Houve um esforço conjunto com instituições especializadas em navegação urbana, o que exigiu um processo de calibração e ajuste para entender como esse sistema deve operar. É um sistema que já está em operação experimental, mas ainda demanda consolidação. Em relação aos comentários do Renan e do Moreirão, sobre a existência de metas voltadas à diminuição do transporte individual no programa de metas, especificamente não há uma meta direta, mas o aumento da participação do transporte coletivo e dos modos ativos na divisão modal é um princípio estruturante do planejamento de transportes em São Paulo. Isso está presente no PlanMob, no Plano de Ação Climática e em outros instrumentos de planejamento de médio e longo prazo. Esses planos acabam orientando o programa de metas, que é um instrumento de médio prazo, e, de alguma forma, esses princípios se refletem nele. A ideia central é atrair usuários para o transporte coletivo e para os modos ativos, por meio da melhoria da qualidade do serviço, da expansão da rede e da integração entre os modos. Isso inclui tanto o transporte coletivo quanto a mobilidade ativa, como a bicicleta e a mobilidade a pé. Em relação ao comentário do Moreirão, sobre o planejamento urbano orientado ao transporte, esse é um princípio importante que está presente no Plano Diretor de São Paulo. A integração modal também é um princípio fundamental no planejamento urbano e de transportes, incluindo a integração com os modos ativos. Esses elementos orientam o planejamento e, de alguma forma, estão refletidos no programa de metas. Acho que era isso. Se alguém quiser complementar, devolvo a palavra.

00:58:49 Renan Villarta: Você conseguiria ser um pouco mais específico? Porque, assim, desapropriação é um problema inerente a qualquer obra no Brasil; a questão ambiental também é extremamente complexa, novamente para qualquer obra; e a interligação com outras estruturas dentro da cidade de São Paulo também é uma dificuldade comum a praticamente qualquer intervenção. Então, não ficou claro para mim o que seria específico do aquático. Por exemplo, há questões próprias de legislação ambiental voltada ao meio aquático, de relevo ou de características geográficas? E se você puder dar alguma pista sobre por que não vemos mais esse modal em outras cidades do Brasil, também seria interessante.

00:59:41 João Moreirão: Posso fazer uma pergunta rápida, complementar, e já respondo tudo? É o seguinte: essas nossas represas têm um problema grave de poluição. Elas têm, no fundo, uma camada de metros de sedimentos. A minha pergunta é se houve uma discussão ou um estudo integrado com a Sabesp e outros órgãos para evitar que esses barcos, ainda que o transporte aquático seja positivo, revolvam esse material no fundo e acabem contaminando ainda mais a água. Lembrando que estamos falando de mananciais que abastecem milhões de pessoas. Há estudos universitários indicando que esse é um problema relevante. Então, a minha pergunta é se isso foi estudado junto com a Sabesp e outros órgãos, para evitar que algo que pode ser positivo, como o transporte aquático, acabe gerando um impacto negativo maior.

01:00:54 Michele Perea Cavinato: João, consegue juntar as duas?

01:00:56 Joao Bonett Neto: Especificamente sobre a dúvida do Renan, acho que, além do fato de ser um modo novo e inovador para São Paulo, esse já é um ponto específico para a nossa operação. Acho que esse é um desafio justamente por ser algo novo. E eu acrescentaria algumas questões técnicas que são bastante debatidas dentro da SPTrans, em conjunto com o laboratório da USP que apoia a implementação do projeto. Trata-se do fato de a gente estar navegando em canais com características muito particulares, que normalmente são estreitos, no caso dos rios, ou muito rasos, no caso das represas, especialmente nas bordas. Então, essa é uma característica específica da navegação urbana em São Paulo: canais estreitos e rasos. Esse é um desafio que a gente busca contornar. Já entrando na questão desses corpos hídricos, que são utilizados para abastecimento e para diversos outros usos, existe, sim, uma preocupação de não revolver o fundo. As embarcações estão sendo pensadas para ter o menor calado possível, ou seja, operar o mais distante possível do fundo, justamente para evitar esse tipo de impacto. Então, existe essa preocupação ambiental. A operação que está sendo realizada atualmente não tem provocado a remobilização desses sedimentos. E um dos princípios adotados é a ideia de usar o corpo hídrico de forma responsável, de modo que o próprio uso contribua para sua preservação. Ou seja, a proposta é que, ao dar uso qualificado a esses espaços, também se contribua para reduzir processos de degradação. Então, há, sim, uma

preocupação com o uso ambientalmente responsável. Acho que é basicamente isso. Se alguém quiser complementar, fico à disposição para seguir o diálogo e responder às perguntas.

01:03:28 Angelo - SPTrans: Então, só complementando o que o João está falando, além de toda essa parte que ele já explicou, eu também participei da parte do projeto do aquático. Nós temos legislações marítimas. Na realidade, existem duas normas principais, a norma 1 e a norma 2. A norma 1 se aplica às águas do mar, e a norma 2 às águas internas, como rios e represas. Existem diversas exigências dentro dessa legislação, como regras de segurança da embarcação, certificação e licenciamento do transporte, além do calado, que é a profundidade do barco na água, com um limite mínimo, o que reduz o impacto no fundo. Então, a gente fez todo um estudo, junto com a USP, com a SPTrans e com a subsecretaria responsável, para entender a circulação das embarcações. Nos novos projetos, como os que o João apresentou, incluindo os terminais, além da infraestrutura em si, também é necessário realizar estudos do entorno onde o sistema será implantado. Então, há todo um conjunto de exigências: não apenas a legislação ambiental, com questões relacionadas ao meio ambiente e à operação, mas também a legislação marítima, que trata da segurança, da navegação e do transporte de passageiros. Ou seja, as embarcações são projetadas considerando todos esses requisitos, garantindo condições adequadas de segurança e operação.

01:05:31 meli.mobilidade: Então, eu quero só complementar a observação do João. O pedestre, a pessoa que está a pé, mais do que uma integração, deve ser considerado, desde o início, no planejamento de transporte. Quem está a pé ou de bicicleta é um usuário do transporte coletivo quando não está embarcado. Portanto, precisa fazer parte do planejamento desde o começo. Quando a gente pergunta se essa pessoa está contemplada, isso envolve não só intervenções e dimensionamento de paradas, mas também a recuperação de calçadas, que não pode depender apenas do ritmo das subprefeituras. Envolve também questões que são de competência da CET, como acessibilidade e travessias, ou seja, como as pessoas chegam até os pontos de ônibus. Sempre há travessias envolvidas, mesmo quando o ponto está junto ao meio-fio, e, quando está no canteiro central, o número de travessias aumenta, o que eleva também os pontos de conflito e o risco. Então, cabe à CET, como ocorria anteriormente, atuar junto com a SPTrans na definição das travessias e dos acessos para o usuário do transporte coletivo não embarcado, porque isso não deve ser tratado como atenção especial, mas como obrigação. Outra questão é em relação aos números. Por exemplo, mesmo no caso de recuperação de calçadas, foi apresentado um volume de um milhão de metros quadrados, que, embora pareça elevado, ainda é insuficiente. Seria importante ampliar isso, inclusive no que se refere a pisos de acessibilidade e calçadas acessíveis. Para finalizar, eu gostaria de saber, em relação ao transporte coletivo, se todo esse planejamento está atendendo à norma NBR 14022, que não é uma concessão, mas uma obrigação estabelecida pela Lei Brasileira de Inclusão. Ou seja, os ônibus devem ter piso baixo, conforme a norma, além de atender às demais exigências de

acessibilidade, como piso tátil e outros elementos previstos. Por fim, gostaria de fazer uma sugestão em relação às ciclovias. Além do Manual de Desenho Urbano, é importante considerar o Manual Brasileiro de Sinalização e Projeto Cicloviário, que integra as normas do Senatran e deve ser observado pela CET. Esse manual foi elaborado com ampla participação técnica e é uma referência bastante completa. Obrigada.

01:10:49 Clayton Lima Da Silva: Bom dia a todos. É muito bom estar aqui discutindo as metas da cidade de São Paulo, especialmente neste espaço. Eu senti falta, por exemplo, de obras. A gente sabe que São Paulo sempre tem obras em andamento, que são essenciais. Nesse caso, vou citar uma em específico, que eu já havia comentado com a Michele, que é a duplicação, uma das intervenções de grande relevância hoje, sobretudo para a região sul da cidade. Eu não a vi sendo abordada aqui, e a população da região está bastante apreensiva com essa obra, principalmente em relação aos corredores de ônibus, já que existe um impasse entre o governo e a sociedade civil sobre a sua implantação. Então, acho importante trazer um pouco dessa discussão, e, mesmo que não seja possível aprofundar agora, pelo menos esclarecer esse ponto para que fique mais compreensível para a população dentro do plano de metas, especialmente no que diz respeito às obras e à implementação de corredores de ônibus na cidade. Isso impacta diretamente o transporte público e o trânsito local, sobretudo nos horários de maior fluxo. A gente também tem discutido no grupo do CMTT, por exemplo, a Estrada de Itapeverica, que vinha apresentando congestionamentos intensos e que, ao que parece, após alguns estudos, teve melhora no escoamento do fluxo, inclusive com impacto no corredor de ônibus. Por outro lado, isso acabou afetando as vias adjacentes, que passaram a receber maior volume de tráfego. Então, seria importante trazer esse panorama. E, se houver alguém que possa esclarecer, gostaria de saber como está o andamento da duplicação, como está esse impasse e como está sendo conduzido o diálogo com a sociedade. Acho que é uma discussão relevante para este Conselho. Obrigado.

01:13:08 Michele Perea Cavinato: Obrigada, Cleiton. Falamos sobre isso ontem. Tomara que tenham respostas aí. E, Mauro, a gente fecha o bloco.

01:13:17 Mauro Calliari: Bom dia, gente. Bom dia. Eu acho que o objetivo desta reunião não é apontar, ou até mesmo reclamar, da ausência de alguma meta, porque essas metas já foram apresentadas e aprovadas pela Câmara. O que eu acho que a gente precisa lembrar é que elas podem ser modificadas. A Prefeitura elaborou um plano cujas metas não necessariamente convergem para um objetivo claro. Quando se pergunta, por exemplo, se existe uma meta de aumento do uso do transporte público em detrimento do transporte individual, invertendo a tendência atual, a gente vê uma série de ações que não se conectam diretamente a esse resultado. Apesar de ter sido mencionado que isso já está contemplado em outros instrumentos, como plano de mobilidade ou plano clima, eu entendo que, como meta, faz

diferença estar explicitamente colocado. O fato de ser uma diretriz de longo prazo não deveria impedir que apareça também no curto prazo, porque os primeiros passos precisam ser dados nesta gestão, e o que se percebe é o contrário. Vou focar no transporte público e levantar quatro pontos. Primeiro, não há metas qualitativas; gostaria de saber se existe algum tipo de medição da qualidade do transporte, como tempo de espera, por exemplo. As metas apresentadas são predominantemente físicas, como construção e implantação, sem indicadores de qualidade. Segundo, o plano do governo estadual de implantar um centro administrativo na região central deve alterar significativamente a dinâmica do transporte. O que está sendo feito em relação a isso e como isso se traduz em metas? Terceiro, há a questão do veículo leve sobre trilhos no centro, aquele projeto de anéis apresentado anteriormente. Gostaria de saber se ele está mantido, já que houve sinalizações recentes contrárias. Quarto, a integração com o metrô: as novas estações em implantação não parecem estar acompanhadas de revisões nas linhas de ônibus. Existe alguma previsão nesse sentido? Por fim, uma observação: estamos falando de mobilidade, e não houve menção à mobilidade a pé. Isso já foi comentado, mas chama atenção. Existem metas relacionadas, mas são muito limitadas. Esse volume de um milhão de metros quadrados de calçadas é muito pequeno em termos proporcionais. Mais do que isso, o fato de não ter sido sequer mencionado como parte da integração indica que o tema ainda é tratado como algo de outra secretaria, e não como parte da política de mobilidade. Eu sugeriria que, em futuras apresentações, a integração entre modais fosse o ponto de partida, começando pela mobilidade a pé, que continua sendo o principal meio de acesso ao transporte público.

01:16:50 Michele Perea Cavinato: Obrigada, Mauro. Então, vamos lá. Primeiro o da Meli, que fala do PDS que deve ser inserido no sistema de transporte, PEC, acessibilidade. Quem começa?

01:17:04 meli.mobilidade: E travessias, né? As travessias de PDS também, Michele.

01:17:08 Michele Perea Cavinato: Sim, sim.

01:17:13 Luccas Bernacchio Gissoni: Eu acho, Michele, que não houve tantas perguntas, foram mais comentários críticos. Mas reforçando também o que o Caique trouxe ao final da minha fala, existem, para além do programa de metas, outras ações que já vêm sendo realizadas. Foram implantadas algumas áreas calmas na cidade, com diferentes tipologias de projetos de mobilidade a pé voltados à segurança viária. Houve implantações em Santana, em São Miguel e também das rotas de acessibilidade, ou rotas acessíveis, que são uma política transversal voltada à mobilidade a pé e às pessoas com deficiência. São rotas que incorporam elementos de microacessibilidade, envolvendo o acesso às calçadas, a qualificação dessas calçadas e também aspectos de sinalização, sobretudo semaforizada, como as botoeiras sonoras voltadas a pessoas com baixa visão. Esse tipo de intervenção foi realizado na Vila Clementino, e o Caique mencionou agora a licitação para a implantação de novas rotas acessíveis. São políticas que

não estão formalmente no programa de metas, mas que, ainda assim, estão sendo executadas. Sobre a meta de calçadas, novamente, não se trata de ausência de atenção ao modal a pé por parte da secretaria. Inclusive porque essas metas, embora executadas por outra pasta, foram pactuadas no âmbito da Prefeitura e com a sociedade em instrumentos coordenados pela própria secretaria, como o PlanMob. A Prefeitura trabalha com a setorização das ações, e, de fato, a execução das intervenções em calçadas é de competência da SMSUB, mas o planejamento passou, sim, por esta secretaria. Acho que é isso.

01:19:59 Michele Perea Cavinato: Eu acho que o teu comentário acabou respondendo o último item do Mauro, que, embora não esteja dentro do plano de metas, é uma ação que está sendo realizada. Então, vamos... João, você quer falar sobre?

01:20:13 Joao Bonett Neto: Sim, por favor, rapidinho. Assim, só para interagir um pouco também com alguns comentários e algumas dúvidas que o pessoal colocou, tentar encaminhar as dúvidas. Primeiro, em relação à duplicação da NPOI, essa é uma obra que está sendo conduzida especificamente pela SMURB. Nós, claro, podemos debater isso aqui. De repente, podemos aprofundar essa discussão em uma câmara temática, mas não temos muitos elementos aqui para trazer agora nesta exposição, justamente porque é uma obra, um projeto que está sendo conduzido pela SIURB, pessoal. E isso vale também para alguns outros projetos, inclusive algumas dúvidas que o Mauro colocou. A questão do centro administrativo, que está sendo conduzida pelo governo do estado. Temos algumas ações da prefeitura lá. Também não temos muitos elementos para compartilhar aqui com vocês, mas podemos aprofundar essa discussão. Então, é o que temos. Era lá o Terminal Luz. Existem algumas metas que estão relacionadas a essa iniciativa do governo do estado, funcionando em conjunto com a prefeitura, que é o fundamento da Marquise São Vicente. Existe a requalificação de alguns setores. Outra meta, outro projeto que entra também dentro dessa questão, que talvez precisemos aprofundar, é o VMT, o VME, que são aquelas duas linhas que o Mauro comentou. É um projeto que está sendo conduzido muito fortemente pela SIURB e pela SP Urbanismo. Existiram alguns estudos que fizemos, e a SPTrans, especificamente, conduziu a modelagem, mas o projeto é essencialmente conduzido neste momento, os estudos são essencialmente conduzidos pela SIURB e pela SP Urbanismo. Talvez isso possa ser uma pauta para construirmos mais à frente. Podemos, de repente, fazer uma pesquisa mais aprofundada para elaborarmos melhor esse assunto, pessoal. Agora, em relação a outros comentários que o Mauro fez e, principalmente, aos comentários que a Amelie fez, concordamos muito com isso, achamos muito importante que isso seja trazido e pontuado, como vocês comentaram. A Mel falou da importância desse conceito de tratar o usuário que está a pé, o ciclista, como um usuário do transporte coletivo. Entendemos que boa parte do planejamento de transporte coletivo se materializa, efetivamente, em um bom desenho urbano, em um bom desenho de projeto que envolve travessias, que envolve segurança viária, que envolve como o pedestre vai chegar, como o

usuário vai chegar aos terminais. Então, entendemos isso como um grande princípio de planejamento, achamos muito interessante, muito enriquecedores, os comentários que vocês trouxeram. Podemos aprofundar esse assunto, gostaríamos de aprofundar esse assunto, talvez até agora na Câmara, foi uma sugestão da Gisele aqui, podemos aprofundar esse assunto, seria muito bem-vindo, seria muito importante para aprofundarmos esse assunto na Câmara Temática de Transporte Público. Um outro ponto que gostaria de reiterar: comentamos aqui que o princípio da integração modal, a expansão, a migração modal a favor do transporte coletivo são princípios de planejamento. Quisemos reiterar isso, que está no nosso planejamento de médio prazo, é um princípio que permeia o nosso planejamento, mas gostaria também de fazer uma clarificação: concordamos com o que o Mauro falou, isso não significa que não precise estar explícito no nosso planejamento, concordamos, achamos isso importante, obrigado por ter feito essa reiteração. Podemos aprofundar esse assunto, gostaríamos de aprofundar esse assunto com a opção ainda não clarificada que temos, com os conselheiros nas câmaras temáticas. E, por fim, apenas respondendo a uma pergunta que a Amelie fez, hoje, de acordo com o que levantamos com a NSP, todo o nosso sistema, todos os ônibus, são classificados como acessíveis, mas nem todos os ônibus têm piso baixo atualmente. Sabemos que isso é uma limitação do nosso sistema, existe uma série de limitações, enfim, que são tecnológicas, de relevo, de fabricação, e sabemos que isso precisa ser superado. Existe um esforço muito grande da SPTrans, da Secretaria, da sociedade, de todos os conselhos, em superar essa dificuldade que temos de colocar mais veículos com piso baixo e ter, no futuro, esperamos que muito próximo, toda a frota com piso baixo e o mais acessível possível. Inclusive, recentemente, há alguns modelos que estão sendo aprovados de veículos menores, como o midi e o mini, que têm piso baixo, que são elétricos, inclusive. Então, a observação de vocês, todo esse levantamento de pontos que estão sendo colocados aqui, é importante para levarmos adiante essa renovação da frota com piso baixo, ônibus elétricos, especificamente, com piso baixo, e de matriz energética mais limpa, finalizando com esse último comentário.

01:26:58 Michele Perea Cavinato: Perfeito. Acho que todas foram atendidas nesse bloco.

01:27:10 Carlos Henrique de Campos Costa: Acho que a CET participou dessas reuniões, fazendo todo o planejamento viário da sinalização lá, então, o que sabemos é que essa obra passou para a SIURB, que, para a execução dessa obra, seriam contados os recursos do governo do Estado, junto com a Prefeitura. Já os valores, não os temos atualizados aqui, mas seriam basicamente essas informações que temos. Seria uma realização conjunta entre o governo do Estado e a Prefeitura. Então, acho que seria até importante que algum engenheiro da SIURB, nas próximas reuniões, participasse com a gente sobre isso.

01:28:01 Michele Perea Cavinato: Dei uma olhada aqui na composição. Então, perfeito, perfeito. O João tinha até pincelado já alguma parte dessa resposta. Vamos fechar as inscrições

no seu Hélio, para a gente ter tempo da segunda pauta. Então, vamos lá, Matheus, Sandra e Tiago. Matheus, siga.

01:28:20 Mateus Humberto: Olá, bom dia, consegue me ouvir? Beleza. Eu vou direto ao ponto, mas, em respeito à próxima pauta, também estou preocupado em avançarmos com a pauta que o Leandro propôs. Então, é isso. Primeiro, eu queria agradecer aos servidores que fizeram as apresentações, e não vou nem mencionar as metas relacionadas à PDS ciclista, devo focar a minha pergunta, que vai diretamente ao Lucas, por um tema que, para mim, é transversal, que é a segurança viária. No PDM atual, há apenas duas metas que mencionam o tema de segurança viária. Uma delas está relacionada à SEMI-SUB, que é uma pena que esteja ausente, como vários colegas aqui comentaram, e que tem a ver com a operação de vias para o Instituto de Melhorar a Segurança do Trânsito, o que é questionável em si como umnexo causal direto. A segunda tem a ver com os quilômetros de faixas, que também foram apresentados pelo Lucas. E é isso, estamos com um contexto em São Paulo em que, desde o começo da série histórica do InfoSiga, temos um recorde, que é o segundo maior valor, só ultrapassado em 2015, mas, desde então, este é o maior valor de mortes no trânsito, com mais de mil mortes em São Paulo, não sendo ultrapassado. E a CET, que mantinha um relatório de acidentes de trânsito chamado SACH, até 2021, deixou de produzi-lo. Então, temos um apagão de dados na área de segurança viária. Isso sem nem mencionar marcadores sociais, como foi comentado pelo Rodrigo, ou aspectos qualitativos, também mencionados pelo Mauro, que são super relevantes. Então, a minha pergunta para o Lucas, por mais que eu tenha contextualizado a insegurança viária, diz respeito ao amadurecimento dessas metas. Em primeiro lugar, pela ausência de metas diretamente relacionadas à redução de mortes e lesões no trânsito. E, de que forma a Prefeitura tem feito esse acompanhamento, reforçando, novamente, não apenas esses focos em marcadores sociais, por exemplo, raça e gênero, que poderíamos ampliar para outros métodos, como foi apresentado no movimento Visão Zero, incluindo alguns marcadores sociais, além de aspectos qualitativos. Além disso, se a Prefeitura está fazendo um levantamento próprio, seria possível compartilhar com os conselheiros. Então, essa é a demanda que apresento aqui. Obrigado.

01:31:01 Sandra Ramalho: Bom dia a todos. Eu acho que foi o João. O João já falou um pouco sobre uma das questões que eu ia abordar, que era a respeito do ônibus de piso baixo. O Mauro falou aqui da qualidade, do aspecto qualitativo, e eu acho que precisamos pensar na qualidade do ônibus para que possamos também melhorar esse serviço, que realmente está bastante comprometido. Agora que foi ampliado o prazo para renovar a frota, isso é um absurdo. O que vemos quando entramos no transporte público é algo inimaginável, em termos de itens quebrados e falta de manutenção. Então, é bastante complicado. Eu ia falar do piso baixo e dos ônibus elétricos que vão entrar, que deveriam entrar todos sem opção de plataforma elevatória. Não há essa opção segundo a LBI. Por quê? Porque não é uma adaptação que fornece autonomia ao usuário. Portanto, não está de acordo com a LBI a utilização da

plataforma. Então, esses ônibus que utilizam plataforma não podem ser considerados acessíveis e não devem entrar na conta que vocês fazem. Quando se diz que quase 100% dos ônibus são acessíveis, mas cerca de 50% utilizam plataforma, então não temos 50% de ônibus acessíveis. Outra questão: vocês falaram das rotas acessíveis. Eu estou aqui na condição de pessoa com deficiência, sou uma mulher cadeirante, e as rotas acessíveis precisam ser fiscalizadas, precisamos saber o que está acontecendo. Se isso não está no planejamento, se não conseguimos acompanhar por meio das metas, onde estão essas rotas acessíveis, onde serão feitas, como serão feitas, o que será implantado. Eu venho sempre ressaltando que precisamos priorizar a periferia. Por quê? Porque a pessoa precisa sair de casa. Não é apenas chegar ao centro ou às áreas com maior concentração de serviços. Isso é importante, mas a pessoa precisa sair de casa. E, para isso, precisa de rota acessível, precisa chegar ao ponto de ônibus, precisa de calçadas adequadas, precisa de uma série de condições. Portanto, a rota acessível deve começar a considerar a periferia. Então, retomo e reforço a questão que o colega trouxe, porque é um convênio entre prefeitura e Estado. Isso significa que recursos foram direcionados para investimentos no centro, como a mudança de sede. Assim, novamente, a periferia fica sem atendimento, porque não conseguimos ter melhorias em ciclovias e ciclofaixas. Chegou a ser sugerido que pessoas com deficiência utilizassem ciclovias e ciclofaixas, mas isso também não é viável. Se não há largura suficiente, como utilizar? A minha cadeira de rodas precisa de, no mínimo, 80 centímetros. Se eu precisar desviar de um buraco, terei que acessar a via. Portanto, o alargamento das ciclovias e ciclofaixas é imprescindível também para nós. Já que não há calçadas adequadas, algumas pessoas sugerem usar a ciclovia, mas isso também apresenta problemas, pois é necessário percorrer longas distâncias até encontrar uma rampa que permita acessar novamente a calçada para entrar em um estabelecimento ou serviço. Então, há toda uma problemática que identificamos em relação a isso. E uma cidade boa para a pessoa com deficiência é uma cidade melhor para todos. Eu sempre ressalto isso. Portanto, meus pontos são: os ônibus, as rotas acessíveis, que precisam estar claras quanto a onde, quando e como serão implementadas. Precisamos dessas informações para poder fiscalizar. Temos o Conselho Municipal da Pessoa com Deficiência e diversas instituições, então precisamos saber onde essas ações ocorrerão para acompanhar sua execução. E, por fim, a necessidade de dar maior atenção à periferia, para que as pessoas possam sair de casa. Obrigada.

01:36:06 Thiago Silva (zona norte): Bom dia, pessoal. Bom dia, primeiramente. Parabênzo a apresentação do Plano de Metas. Anotei aqui três ou quatro dúvidas. A primeira é com relação aos ônibus a bateria, que apresentaram a meta de 2.200 ônibus até 2028. Eu queria entender um pouco como está esse cronograma de substituição dos ônibus a bateria, porque sabemos que há dificuldade na aquisição desses veículos. Recentemente, inclusive, como a Sandra mencionou, a Prefeitura autorizou a ampliação do tempo de vida útil dos ônibus a diesel, justamente porque os ônibus a bateria não estão chegando na velocidade prevista, e hoje é proibida a compra de ônibus a diesel. Então, para não haver déficit de veículos na frota

paulistana, ampliou-se a vida útil dos ônibus a diesel para dar tempo de os ônibus a bateria cheguem e substituam essa frota. Gostaria de entender se o cronograma está sendo seguido como previsto, para evitar que, no futuro, seja necessário ampliar ainda mais o prazo dos ônibus a diesel e acabarmos com uma frota reduzida. Já entro também na questão que coloquei no grupo sobre por que não considerar o trólebus dentro dessa política de ampliação de ônibus elétricos. Dentro desses veículos, temos cerca de 200 trólebus operando em São Paulo, e sabemos que há espaço para esse modal na capital. Existe uma questão de imagem e estigma em relação ao trólebus, mas os modelos atuais em nada lembram os antigos. Inclusive, no BRT ABC, que será operado pela MTU e pela Artesp, trata-se de um conceito diferente, em que não é necessário ir até a garagem para recarregar a bateria, pois, ao se conectar à rede aérea, o veículo já é alimentado, com custo inferior ao de ônibus a bateria. Aproveito para entrar na minha segunda dúvida, sobre a requalificação da Celso Garcia, que também foi mencionada e é importante. Sempre que se fala em requalificar vias por onde passam trólebus, esse tipo de veículo acaba sendo ameaçado de desativação. Chegou até mim a informação de que, nesse processo de requalificação, foi feita uma consulta sobre o eventual custo de remoção da rede aérea de trólebus na Celso Garcia. Isso seria um contrassenso, pois, ao reduzir a frota de trólebus, seria necessário compensar com mais ônibus a bateria do que o previsto atualmente, gerando custo maior. Reforço a necessidade de manter os trólebus em operação na Celso Garcia, mesmo com o processo de requalificação, até porque isso já foi feito em outros locais. Também é importante pensar na ampliação da frota elétrica por meio do trólebus, considerando a infraestrutura existente, que hoje está subutilizada. Inclusive, na licitação assinada em 2019 com as empresas de ônibus, estava prevista a operação de uma linha com trólebus, a 390E Penha–Parque Dom Pedro, com a aquisição de mais 50 veículos, o que ainda não ocorreu. Então, deixo esse ponto de atenção para considerar essa possibilidade. Outra questão é a ausência de ampliação de faixas exclusivas em número expressivo. As faixas exclusivas são estruturas mais simples e baratas, mas com boa eficiência. Por que não ampliar nos locais onde não há espaço físico para corredores à esquerda? Por que não investir em faixas exclusivas? Como representante da Zona Norte de São Paulo, utilizo vias como Voluntários da Pátria e Conselheiro Moreira de Barros, que têm trânsito intenso pela manhã e poderiam receber faixas exclusivas dentro das possibilidades, até porque há vias com largura semelhante, como a Nova Cantareira, que já possui esse tipo de estrutura. Outra dúvida é em relação ao centro administrativo que o governo pretende construir na região dos Campos Elíseos. Minha dúvida principal é sobre o Terminal Princesa Isabel, que seria removido e substituído por um terminal na Luz. Gostaria de saber se houve diálogo com a Prefeitura para consolidar essa decisão e entender a razão da mudança. A Estação da Luz já é saturada, atendendo diversas linhas de metrô e CPTM. Levar um terminal de ônibus para lá pode aumentar ainda mais a pressão sobre um sistema já sobrecarregado. Quem conhece a região sabe da dificuldade de transferência entre os modais. Por fim, gostaria de mais informações sobre as medidas relacionadas ao BRT da Radial Leste e ao BRT Aricanduva. Obrigado.

01:41:15 Michele Perea Cavinato: Obrigada, Thiago. Então, vamos lá, acho que começa com o Lucas, né? Metas relacionadas à segurança viária. Um pouquinho do que vocês já tinham comentado, a pergunta do Matheus. Lucas, Caique, os dois.

01:41:34 Luccas Bernacchio Gissoni: Oi, Michele. Pergunta do Matheus, em relação à segurança viária. Eu entendo que não são apenas essas duas metas citadas pelo Matheus que tratam de segurança viária. A meta de estruturas cicloviárias também está relacionada à segurança viária. Embora seja uma meta específica, ela é transversal, porque atende à qualificação para utilização do modal cicloviário, mas também à segurança viária dos usuários desse modal. Na verdade, acho que todas as metas relacionadas à mobilidade dialogam com a segurança viária. Por exemplo, a meta de calçadas que foi mencionada aqui, da SMSUB, também está relacionada à segurança viária na medida em que oferece melhores condições de circulação a pé ao usuário desse modal. Então, elas têm essa característica transversal. De qualquer modo, o Matheus mencionou o que chamou de apagão dos dados. Quando a CET parou de fazer o monitoramento dos sinistros de trânsito, passou-se a utilizar o InfoSiga, que já existia, mas passou a ser a base adotada pela Prefeitura. Houve um problema técnico nesse processo, porque a CET fazia o levantamento a partir de boletins de ocorrência encaminhados pela Polícia Civil, e esses dados começaram a vir corrompidos, todos com o mesmo endereço, como se todos os sinistros da cidade tivessem origem no mesmo local, o que indicou um problema na base. Por questões técnicas avaliadas internamente, entendeu-se que seria mais adequado utilizar os dados já produzidos pelo Governo do Estado no âmbito do InfoSiga, que é a base utilizada atualmente. Portanto, não se trata de ausência de produção de dados ou de políticas públicas baseadas em dados, mas sim de uma migração da base anteriormente produzida pela municipalidade para uma base estadual. Esses dados embasam as ações de planejamento e segurança viária, como a definição de onde serão implantadas rotas acessíveis, áreas calmas e outras intervenções, com base em locais com maior índice de sinistralidade. As rotas acessíveis, que dialogam com a pauta da pessoa com deficiência, também se inserem como ações de segurança viária. O mesmo vale para áreas calmas e ruas completas, que são metas relacionadas à segurança viária e dialogam com a Secretaria de Urbanismo e Licenciamento, ao promover vias com maior foco na mobilidade a pé, uso de mobiliário urbano e permanência das pessoas no espaço público. Embora não estejam detalhadas no Programa de Metas, respondendo também à Sandra, a implantação das rotas acessíveis ocorre por meio de instrumentos públicos, como licitações, e pode ser acompanhada pelo munícipe por meio do sistema SEI, para quem tiver familiaridade com o acompanhamento técnico e administrativo, ou pelos canais de comunicação da Prefeitura. O Programa de Metas não é nem deve ser o único instrumento de planejamento, publicidade e comunicação da Prefeitura. Então, é mais ou menos nesse sentido. Não sei se o Caique gostaria de complementar ou se isso já atende.

01:46:38 Carlos Henrique de Campos Costa: Sandra, eu posso te mandar depois, via Michele, um documento, uma planilha, com os locais e informando também o número de processos SEI. Aí a Michele pode disponibilizar para vocês, para fazer o acompanhamento da contratação, da execução desses projetos. Tudo bem?

01:47:02 Michele Perea Cavinato: Perfeito, você me passa, eu passo para ela. Gente, estou muito preocupada com a hora. Estou conversando com o Leandro aqui, vamos fechar isso daqui cinco minutos, no máximo. Acho que a da Sandra acabou sendo atendida e o Thiago fala sobre substituição da frota. João?

01:47:18 Joao Bonett Neto: Vou dizer bem rápido, pessoal. Sobre o cronograma dos ônibus, da substituição dos veículos com matriz energética limpa, não inclui apenas ônibus a bateria, pois estamos falando de ônibus elétricos e também de outras tecnologias. O cronograma possui critérios que definem como será feita essa substituição, que vão desde questões orçamentárias, para viabilizar o processo de subvenção. Hoje temos mais de cinco bilhões de reais contratados em operações de crédito com BID, Caixa, Banco do Brasil e Banco Mundial. Há também a questão da infraestrutura, que está sendo atualizada, pois é necessário garantir que as garagens onde os ônibus serão carregados consigam atender esses veículos. Existe um estudo contratado junto ao BID para elaborar um plano de recarga que atenda o curto, médio e longo prazo, incluindo toda a frota, então isso está sendo equalizado. Existem ainda questões operacionais relacionadas às tipologias adequadas para a operação de cada linha e de cada contrato, e havia tipologias que não estavam prontamente disponíveis no mercado e agora estão surgindo, como é o caso dos veículos mini e midi, inclusive com piso baixo. Há também o próprio cronograma de substituição da frota. Tudo isso compõe os critérios que definem esse cronograma. Em resumo, o cronograma tem sido respeitado, substituímos em 2025 mais de 670 ônibus, devemos chegar à metade da meta até o final do ano e cumprir a meta dentro do prazo esperado. Por enquanto, a diretriz da gestão é realizar a eletrificação especificamente por meio de ônibus a bateria. Por isso, os trólebus estão contabilizados dentro da matriz elétrica atual, mas a diretriz tecnológica para a expansão da frota elétrica tem sido a adoção de ônibus elétricos a bateria. Sobre a questão dos trólebus na Celso Garcia, não temos essa informação no momento, mas podemos verificar e aprofundar posteriormente. Quanto às faixas exclusivas, são, sim, uma boa medida. Elas não têm a mesma eficiência que um corredor, mas são uma alternativa viável. Essa possibilidade foi considerada para inclusão no plano, embora não tenha sido incorporada como meta no Programa de Metas. Podemos discutir isso com mais profundidade, inclusive os critérios que definem a implementação dessas faixas. A faixa exclusiva não é exatamente uma infraestrutura, mas uma medida de sinalização e priorização, sendo mais barata e rápida de implantar, e ainda assim importante para o transporte coletivo. Podemos aprofundar esse tema em outras reuniões, se preferirem, inclusive abordando regiões específicas na Câmara Temática. Sobre o centro administrativo, como comentamos, está sendo

conduzido pelo Estado, mas houve bastante interlocução com a Secretaria, a Prefeitura e a SPTrans. O Terminal Luz foi avaliado pela área de planejamento da SPTrans e pela Secretaria. Se quiserem, podemos levar esse tema para uma discussão mais específica. Da mesma forma, os BRTs, que atualmente não são acompanhados diretamente pela nossa Secretaria. Os BRTs da Radial Leste e do Aricanduva são conduzidos pela SIURB, então precisaríamos discutir com os técnicos responsáveis, pois não temos todos os elementos para detalhar aqui, razão pela qual não foram abordados. Por fim, não vou retomar a questão levantada pela Sandra, mas considero importante destacar o conceito apresentado de que o piso baixo é o que garante autonomia ao usuário. Esse é um conceito muito relevante e deve ser valorizado. É isso, pessoal. Obrigado.

01:52:26 Michele Perea Cavinato: João, só sobre o Centro Administrativo, o Mauro tinha perguntado se já tem alguma movimentação, algum planejamento com relação às linhas de ônibus e tal. Ainda não. Já existe?

01:52:40 Joao Bonett Neto: Sim, existe um projeto operacional, enfim, o terminal proposto foi analisado pela Secretaria, principalmente pela área de Planejamento da SPTrans, e sempre quando tem um novo terminal planejado, existe um novo projeto operacional de linhas que vão operar, que vão otimizar aquela nova infraestrutura. Então, isso já foi uma discussão no âmbito técnico, sim, existem projetos operacionais e avaliações realizadas pela área técnica.

01:53:12 Michele Perea Cavinato: Perfeito. Ó, último bloco, Vanessa João Moreirão e seu Hélio. Leia, quer começar por você? Porque eu acho que você quer falar sobre o alargamento de estruturas cicloviárias, é isso, não é? A palavra é sua, então. Respondendo a primeira pergunta que recebemos do Alberto.

01:53:30 lea smt: Vou ser bem rápida mesmo. Na verdade, o alargamento eu já tinha colocado aqui no chat, e há essa proposta que o Dalton vem conduzindo, ele começou aqui, foi para a CET e continua lá, você também está por dentro disso, que seria, na verdade, uma melhoria, de fazer as ciclofaixas e identificar algumas que possam ser transformadas em ciclovias, principalmente em vias do sistema viário principal. Segunda coisa: o planejamento das novas ciclovias, das estruturas do sistema cicloviário, está prevendo, sim, um olhar para o alargamento de calçadas, ou seja, um ganho na largura da pista. Isso tudo será mais detalhado e precisa ser aprovado pela CET, mas onde for possível queremos segregar o modo ativo do modo motorizado. Outra coisa importante também, Michele, é que deveríamos conversar com a CET a respeito das travessias, como a Amelie mencionou, porque existem melhorias sendo feitas com novos semáforos, que estão implementando novas travessias. Eu sei disso porque, por exemplo, às vezes acesso locais mais distantes, como o Rio Pequeno, e lá foram feitas algumas melhorias. Então poderíamos chamar alguém da CET para apresentar essas ações. E, por último,

de forma bem rápida, no planejamento das novas estruturas do sistema cicloviário, foi pensada uma forma de integrar esse sistema com os pontos finais de ônibus, principalmente em bairros mais distantes, onde queremos começar a estudar e viabilizar que a pessoa possa deixar sua bicicleta próxima ou junto aos terminais e integrar-se ao transporte coletivo. Obrigada, gente.

01:55:54 Michele Perea Cavinato: obrigada por os esclarecimentos. Então, agora o último bloco, Vanessa Moreirão e seu Elio.

01:56:02 Vanessa Baboni: Olá, bom dia, tudo bem? Eu sou Vanessa Baboni, estou na posição de ciclista. Obrigada pelo compartilhamento das informações. Reforçando um pouco do que o Matheus e o Mauro falaram, o plano está posto, sabemos que não vai mudar, mas o que podemos fazer para melhorar ao longo do caminho, no processo ou a partir de dados e pesquisas. Sobre a faixa azul, já foi feita uma pesquisa recente apontando um aumento de 100% a 120% dos acidentes em cruzamentos e em vias que possuem faixa azul, além do aumento da velocidade dos motociclistas. Diante desse estudo e do comparativo com vias que não possuem faixa azul, o que se pretende fazer com esses dados? Eles serão considerados ou desconsiderados? Pelo que entendi, a Prefeitura desconsiderou o estudo e seguiu com a implementação prevista nas metas. Esse é um ponto. O segundo é sobre o aumento da frota de ônibus elétricos, que acaba impactando outra política, que era a ampliação da frota de ônibus articulados adaptados para o transporte de bicicletas. Existe um projeto para promover a conexão do ciclista com outros modais, permitindo que a pessoa chegue de bicicleta a um terminal ou estação. Com a nova frota de ônibus elétricos, há um ganho por um lado, mas uma perda na possibilidade de transportar bicicletas dentro dos ônibus. Gostaria de entender como está esse debate, considerando que se prioriza uma política em detrimento de outra, e quais foram os critérios adotados para essa decisão.

01:58:29 João Moreirão: Eu só vou fazer uma proposta para vocês estudarem, não sei se já existe estudo, mas é o seguinte. Tenho percebido, não sei se há alguma questão legal, que os chamados quebra-molas, verdadeiros monumentos à incivilidade, estão deixando de ser instalados, e está sendo priorizada a implantação de travessias elevadas. Então você tem a faixa de pedestres toda elevada, o que considero positivo, inclusive há informações de que em muitas cidades isso tem sido priorizado. Porém, há uma questão: quando essa faixa de pedestres elevada chega perto da calçada, ela desce, formando a sarjeta, e depois há a rampa na calçada. A minha questão é a seguinte, algo que sei que também está sendo implantado em muitas cidades, ainda não no Brasil, mas em outros países: por que essa faixa elevada não é plenamente integrada com a calçada, formando uma superfície contínua? A drenagem poderia ser resolvida por meio de passagem inferior da água. Por que essa via elevada não é integrada às calçadas? Ela cumpriria a mesma função de priorizar o pedestre e reduzir a velocidade dos veículos. Não altera a circulação de ciclistas, que continuam tendo que subir e descer a via elevada, mas cria

uma integração. Para pessoas com dificuldade de locomoção, como foi mencionado, haveria muito mais facilidade, pois haveria uma superfície contínua para caminhar. Então, levanto essa questão porque considero que isso representa um avanço importante e contribui para a mobilidade a pé. Claro que, após a travessia, a pessoa ainda enfrenta o problema das calçadas, mas isso já é outra questão. A proposta é essa. Não sei se já existe estudo sobre o tema, mas, caso não exista, sugiro que seja realizado, para avaliar a possibilidade de essas travessias elevadas serem integradas às calçadas, sem a necessidade de rebaixamento e rampas, o que pode melhorar significativamente a acessibilidade e a mobilidade a pé.

02:01:59 Elio Bueno de Camargo: Bom dia. A conversa com o João Ronetti e a sua equipe trata da questão da acessibilidade e da segurança viária. A primeira é a questão do piso alto na periferia. Eu acho vergonhoso que as pessoas tenham que utilizar um veículo inadequado. Primeiro, há a questão da troca de câmbio pelo motorista, que se cansa. Depois, a aceleração do veículo, que pode provocar quedas de pessoas dentro do ônibus. E, por fim, a altura, que não garante acessibilidade. Ou seja, não é apenas para cadeirantes, mas para todas as pessoas que têm dificuldade tanto para subir quanto para descer de um veículo inadequado. A substituição por veículos elétricos seria uma esperança, mas estamos vendo agora que, por exemplo, a SPTrans está adquirindo veículos elétricos de piso alto. Isso não pode ocorrer, pois mantém uma situação inadequada. Outro ponto é a não substituição de veículos articulados por veículos elétricos simples, o que reduz a capacidade e faz com que passageiros fiquem nos pontos. O segundo ponto é que os pontos de ônibus devem estar localizados nas esquinas, junto à faixa de pedestres, para evitar travessias fora da faixa, contribuindo para a segurança do pedestre. E, por fim, a questão do MBO e do Mirim, em que é importante a implantação de corredores, pois o transporte coletivo é a solução para a mobilidade, e não o transporte individual. Era isso. Obrigado.

02:04:27 Joao Bonett Neto: Quanto à questão do piso baixo e do piso alto, como comentamos, a ideia é expandir a frota de piso baixo. Temos cada vez mais tecnologias veiculares elétricas de piso baixo sendo produzidas pelo mercado. A SPTrans está fazendo esforços para aprovar novas plantas e credenciar novos fabricantes, e concordamos que isso deve ser uma prioridade. A ideia é expandir essa frota até alcançar 100%. Fizemos alguns comentários anteriormente, então estou apenas reforçando. Pelo horário, estou sendo um pouco breve, peço desculpas. Talvez este seja um ponto importante para aprofundarmos em uma reunião específica da Câmara Temática de Transporte Coletivo. Isso vale para todos os aspectos relacionados à substituição da frota por veículos de matriz elétrica, ou, de forma mais ampla, por fontes de energia mais limpa. Atualmente, a substituição tem ocorrido principalmente por ônibus a bateria. Sobre a outra questão, trata-se de um projeto que não está sendo conduzido diretamente pela Secretaria. Podemos trazer técnicos da SIURB em outra reunião para debater o tema. Para finalizar, a Vanessa comentou sobre os ônibus elétricos

articulados que hoje não possuem espaço para transporte de bicicletas, ou seja, para a multimodalidade. Os veículos articulados antigos, que não eram elétricos, possuíam esse espaço, enquanto alguns modelos atuais não o têm. Esse é um ponto muito importante, já levantado por diversos técnicos e representantes da sociedade. Tentamos antecipar esse tema no Plano Clima, e ele será contemplado. Trata-se de uma questão normativa, relacionada a portarias e normas técnicas da Secretaria, que estão sendo revisadas para garantir que todos os ônibus articulados elétricos passem a prever esse espaço para bicicletas. A portaria deve ser publicada ainda neste semestre, e a partir dela todos os novos veículos já deverão atender a esse requisito. Quanto aos veículos que atualmente não possuem esse espaço, será feita uma análise com a área técnica para avaliar possíveis adequações. Portanto, a ausência desse espaço decorre de uma questão normativa que já está sendo corrigida. Esse ponto já está contemplado na nova versão do Plano Clima e está em encaminhamento. A observação é muito pertinente, agradeço por trazê-la novamente. É isso, pessoal. Desculpem pela brevidade.

02:08:09 Vanessa Baboni: Faltou sobre a faixa azul, por favor.

02:08:11 Elio Bueno de Camargo: A questão é que vocês estão tirando o articulado e colocando o ônibus simples no lugar. Não tem capacidade para levar a mesma quantidade de pessoas. Mantenha esse articulado enquanto vocês não têm um substituto para ele.

02:08:35 Joao Bonett Neto: Perfeito, senhor Elio. Essa questão do planejamento operacional, de como vai entrar cada veículo é um pontinho importante. A gente não tem muitos elementos para discutir esse ponto específico aqui. Os veículos elétricos articulados estão sendo produzidos, eles já estão entrando no sistema, mas a gente recomenda novamente que a gente pode trazer o pessoal do planejamento, a família, o pessoal da SP Trans, e a gente pode discutir a fundo essas questões que o senhor está colocando. Só gostaria de passar a palavra para o pessoal falar um pouquinho da faixa azul, que é um ponto que a Valência levantou.

02:09:14 Michele Perea Cavinato: Foi, foi. Na verdade eu queria até a equipe da gerência de segurança, que eu não estou conseguindo contato com eles. Não sei se o Lucas ou o Caique tem informação sobre...

02:09:25 Luccas Bernacchio Gissoni: A gente pode tentar dar uma resposta mais ou menos. Nós não somos engenheiros, a gente é da parte administrativa, então temos certa limitação técnica para responder. Mas de todo modo, essa questão de estudos tem que ser antes de dar assim como pedra de toque, tem que entender também a metodologia e entender que existem diversos estudos, alguns com resultados divergentes. Esse mesmo estudo que a Valência citou, que é da USP, acho que é a Federal do Ceará, o mesmo estudo identificou uma diminuição do índice de sinistralidade envolvendo motocicletas no meio de quadra, ao mesmo tempo que

identificou um aumento nos cruzamentos, com resultado final neutro, digamos.

02:10:26 Mateus Humberto: Lucas, desculpe interromper, eu sou o autor desse estudo. Esse resultado não foi indicado no nosso estudo. Estou à disposição para qualquer esclarecimento, só para não levantar isso na reunião, para não prolongar. Mas isso não foi levantado no nosso estudo.

02:10:42 Luccas Bernacchio Gissoni: Então, acho que até caberia, Matheus, dizer que sim, porque a informação que eu tinha era essa. De todo modo, os estudos internos realizados pela CET identificaram uma diminuição da sinistralidade. Portanto, em tese, a política se mantém. Agora, é claro que a pesquisa e o monitoramento devem continuar para entender como isso evolui e, a partir disso, realizar ajustes finos na política. Parece ser uma iniciativa interessante da municipalidade, que também conta com aprovação dos usuários da faixa azul. Caso tenha sido identificado aumento da sinistralidade em alguns contextos, é necessário pensar em ajustes e melhorias para enfrentar, de forma incremental, as dificuldades decorrentes da implementação da faixa azul e aprimorar a política. O objetivo é reduzir os sinistros envolvendo motocicletas, como foi mencionado anteriormente. Houve também uma mudança no padrão de mobilidade do município, com aumento do uso de motocicletas e dos serviços realizados por esse modal após a pandemia, o que elevou os índices. Trata-se de um desafio relevante que tem sido enfrentado por meio dessa política, que foi inovadora no Brasil, mas baseada em experiências internacionais, especialmente de países asiáticos. Em relação à proposta do Moreirão sobre as travessias elevadas, não sendo um posicionamento técnico, parece que o desenho adequado é justamente como foi descrito, com a faixa elevada implantada no mesmo nível da calçada. Nos locais que observei, a implantação ocorreu dessa forma. Caso haja exemplos diferentes, seria importante verificar.

02:13:52 Michele Perea Cavinato: Obrigada, Lucas. Gente, vamos mudar de pauta, senão não vai dar tempo da segunda apresentação. Agradeço muito, Lucas, Caique e toda a equipe do João. Muito obrigada pela pauta. O Jorge até estava por aqui, foi ele que pediu na gestão passada, trouxemos agora. E vamos lá. Leandro já começou a compartilhar. Vamos lá, Leandro. Siga. Segunda pauta, que é um redesenho no formato das reuniões do CMTT. Organização de pautas e fluxo de debates no CMTT. Conselheiros da bancada da sociedade civil. A palavra é sua, Leandro.

02:14:30 Leandro Frenham Chemalle: Bom, gente. Bom dia, já quase boa tarde. Tudo bem com vocês? Eu acabei não achando que ia começar tão tarde, então vou mudar um pouco o enfoque da fala. Vou passar rapidamente por alguns tópicos sobre esse tema e, ao final, a gente discute se faz o debate agora na sequência ou se deixamos para uma próxima reunião. Parte do que vou colocar aqui era para que, na próxima reunião, já estivéssemos em um novo modelo,

mas vamos ver o que conseguimos fazer. Então, é o seguinte. O que motivou esse pedido de pauta? Já acompanhamos o CMTT há bastante tempo, temos observado como ele tem se organizado e como as pautas têm ocorrido. A reunião de hoje é um exemplo de parte dos problemas que identificamos: você tem uma reunião com apresentação do poder público e, às vezes, não há tantos encaminhamentos, mas surgem mais dúvidas, fazendo com que a reunião se torne apenas uma plenária, e não um conselho. Esse é um exemplo entre outros problemas que vou listar. A ideia é pensar em outro formato de estrutura das reuniões do CMTT, para que sejam mais ágeis e consigam efetivamente trazer posicionamentos e contribuições ao poder público em relação às pautas de mobilidade. Também pensar no fluxo de pautas; mais adiante vou comentar sobre a criação da Câmara de Transporte Público, então muitas pautas que vinham diretamente para cá não deverão mais vir, sendo necessário organizar melhor a comunicação entre as câmaras e o pleno do CMTT. É preciso melhorar a comunicação e utilizar recursos digitais para tornar o conselho mais ágil. Isso, naturalmente, implicará, como a Michele já mencionou, em uma revisão do regimento e até mesmo do decreto do conselho. Há também o debate sobre transformar o conselho em lei municipal, e não apenas em decreto, para conferir maior solidez jurídica. São discussões que precisam ser feitas. Então, vamos lá: quais são os problemas básicos que temos identificado no CMTT nos últimos anos? É o próprio caso de hoje: você tem uma reunião expositiva de projetos que, às vezes, tem pouco ou nenhum encaminhamento. É claro que muitas pautas são úteis para esclarecer dúvidas e debater alguns temas, o que é positivo, mas raramente há um posicionamento. Vou dar um exemplo: acabamos de discutir o Plano de Metas, e vamos sair desta reunião sem dizer que o CMTT, não que aprove, mas que emite um posicionamento com críticas, dúvidas e sugestões para o próximo plano. Ainda não estamos preparados para organizar a atuação do Conselho dessa forma, mas a ideia é que, ao longo da gestão dos próximos anos, ele se prepare para isso, de modo que, quando houver uma apresentação da Prefeitura, exista um fluxo que permita não apenas ouvir, mas também se manifestar. E, quando falo em manifestação, refiro-me ao posicionamento do Conselho como um todo, e não de conselheiros individualmente, ou seja, o que o CMTT entende sobre cada pauta apresentada. Outro problema grave é que a Prefeitura não tem trazido as pautas mais relevantes e urgentes da cidade para o CMTT. Vou citar um exemplo: a mudança da linha 106A no corredor da Nove de Julho, com a substituição de articulados por veículos elétricos, que já vem sendo discutida em outros espaços. Esse tipo de tema deveria ter sido trazido previamente para diálogo com a sociedade civil, mas isso ainda não faz parte da dinâmica da SPTrans, da CET e de outros órgãos. O mesmo vale para o Centro Administrativo, que já chegou como um projeto técnico pronto. Seria importante que, ao menos na parte de mobilidade, esse tipo de proposta fosse discutido aqui antes. Isso mostra que precisamos repensar como a Prefeitura se relaciona com o CMTT, para que o Conselho seja um dos primeiros a ser ouvido, e não o último a saber, muitas vezes por meio da imprensa. Outro ponto é que as demandas apresentadas na palavra aberta raramente têm continuidade. Muitas vezes não são sequer encaminhadas ao órgão responsável, ou o responsável não está presente na

reunião. Precisamos pensar em mecanismos para que essas contribuições tenham acompanhamento e evolução. Por fim, a questão das reuniões exclusivamente virtuais já foi mencionada. Seria importante prever pelo menos uma ou duas reuniões presenciais por ano, eventualmente em formato ampliado ou itinerante, em diferentes regiões ou até em instalações como a sede da SPTrans ou da CET, para aproximar o Conselho das estruturas e realidades que ele discute. A beleza da mobilidade da cidade, a pouca ou rara participação de secretários nas reuniões, mesmo sendo membros, e a questão digital, que diz respeito à falta de sistemas organizados de comunicação, mostram a necessidade de sair do modelo de conselho baseado em WhatsApp. É preciso organizar as pautas que surgem para que, mesmo que haja resposta meses depois, não se perca o que foi debatido, algo que hoje se perde com mensagens temporárias e a dinâmica dos grupos. Também há a questão da articulação entre as pautas das câmaras e o CMTT, que detalharei mais adiante. Outro ponto é a falta de porta-vozes. Não é exatamente esse o termo, mas há uma ausência de posicionamento institucional. Hoje, por exemplo, saiu na Folha de S.Paulo uma matéria sobre o problema de uma linha de ônibus, inclusive com destaque de capa, e não está no fluxo da imprensa consultar o CMTT sobre esse tipo de tema, nem sobre obras ou outras pautas de mobilidade. A imprensa não vê o Conselho como um ponto de consulta, exceto quando há discussão sobre aumento da tarifa. Se o CMTT se reorganizar, tanto na comunicação quanto na forma como se apresenta à sociedade e debate suas pautas, a imprensa e a sociedade como um todo podem passar a reconhecê-lo como uma instância de consulta. E essa consulta não precisa ocorrer apenas em reunião ordinária. Os membros do Conselho podem se manifestar e trazer contribuições para serem difundidas na sociedade. Esse é um ponto que ainda falta, porque ficamos restritos à plenária, que ocorre a cada dois meses, e quase não levamos o que é discutido aqui para o restante da sociedade. Existem algumas iniciativas de divulgação por parte dos conselheiros, por meio de redes e das entidades que participam, incluindo movimentos de ciclistas, e há também apoio de vereadores que ajudam a ampliar essa comunicação. Ainda assim, falta uma atuação mais estruturada do próprio Conselho. Como exemplo, não se trata de uma proposta fechada, mas hoje a reunião segue um artigo do regimento que estabelece até tempos fixos para cada etapa. O regimento prevê abertura, informes iniciais, 25 minutos da SMT, 25 minutos da sociedade civil, debate, palavra aberta e informes finais. Essa estrutura foi definida na época em que o regimento foi elaborado, mas não é seguida integralmente hoje. Isso indica a necessidade de atualização, tanto para torná-lo menos engessado quanto para incluir elementos necessários. Como sugestão inicial, as reuniões deveriam começar com informes e devolutivas da Prefeitura, trazendo, por exemplo, obras iniciadas entre uma reunião e outra, além de pautas que surgiram no período, como estudos recentes ou temas que ganharam repercussão. Também é importante que a Secretaria do Conselho tenha a prática de trazer esses temas para a pauta. Além disso, devem ser incluídos informes das câmaras temáticas, com o que foi discutido no intervalo entre as reuniões, e informes dos conselheiros. Então, o que eu pensei aqui, mas podemos discutir melhor depois, é organizar esses três blocos, o 1, o 2 e o 3, com

aproximadamente uma hora cada em cada reunião. No entanto, vimos que isso é difícil de cumprir. Acabamos de tratar do Plano de Metas e isso levou duas horas e meia. Portanto, é necessário algum ajuste para evitar pautas excessivamente longas. Isso depende muito da organização, mas, principalmente, de evitar apresentações muito extensas por parte dos entes públicos quando trazem uma pauta. As apresentações precisam ser mais objetivas. A indicação de até 25 minutos é adequada, mas já houve casos em que passaram de uma hora, o que deve ser evitado. Sobre o fluxo das pautas, com a criação da Câmara de Transporte Público, muitas demandas que antes vinham diretamente para o pleno, como questões de linhas, terminais e corredores, devem passar por essa Câmara. Ainda não está totalmente definida a frequência de reuniões, que por enquanto é bimestral, mas é provável que, quando estiver plenamente estruturada, a quantidade de demandas seja bastante elevada. Por isso, será necessário repensar seu funcionamento. Também será importante definir quais pautas são tratadas na Câmara e quais devem ser trazidas ao pleno do CMTT. A tendência é que questões mais pontuais e técnicas, como ajustes em linhas específicas ou corredores, sejam discutidas na Câmara, enquanto temas mais amplos, conceituais e projetos estruturantes de mobilidade sejam debatidos no CMTT. Assim, será preciso organizar melhor esse fluxo de distribuição de pautas. E, considerando o volume esperado de demandas, é pouco provável que a Câmara de Transporte Público consiga funcionar adequadamente com reuniões apenas bimestrais, sendo mais viável uma periodicidade maior, possivelmente mensal. Eu, pelo menos, acredito que é muito difícil ela conseguir funcionar com periodicidade bimestral. Mas isso a gente vai avaliar depois que ela estiver composta. E é o que eu falei antes. As câmaras já existem de forma independente. Isso é bom. Mas é tão independente que, por exemplo, lá na Câmara dos Operadores de Transporte por Táxi, eu não faço a menor ideia do que já foi discutido no ano passado. Então, por exemplo, chegou para mim que a Michelle comentou que já houve um debate lá sobre operação de eventos, que é uma área em que atuo sempre, mas eu nem imaginava que já havia ocorrido esse debate. Por quê? Porque nunca chegou aqui ao CMTT um informe de que, na Câmara de Táxi, está sendo debatido o trânsito de táxi na Rebouças ou a operação da Fórmula 1. Já foi falado lá, mas nunca circulou por aqui. E o mesmo acontece com a bicicleta, com a mobilidade a pé e agora também com o transporte público, além da demanda do transporte por aplicativos. Já foi falado, e há muitas outras questões que ainda vão surgir. Não sei se vai haver uma câmara do carro voador no futuro. Então, é importante estabelecer um fluxo para que esses temas passem por aqui, mesmo que de forma breve. Não tudo acumulado na fala da Secretaria ou da Secretária do Conselho, mas com representantes de cada Câmara que venham à reunião e tragam o informe da Câmara. Em toda reunião, eles já vêm preparados para apresentar esse informe. Acho que isso ajuda a encaminhar muita coisa. E, passando para a parte dos recursos digitais, que vou tratar no próximo ponto, para ir mais rápido, na comunicação, o que acontece? Qual é a minha preocupação? Eu já estava preocupado desde o início, quando foi criado o primeiro grupo, com o risco de a gente começar a virar uma assembleia de WhatsApp. Porque a tendência da maioria dos conselhos e câmaras

é discutir muito no grupo de WhatsApp e encaminhar quase nada. E, às vezes, há pautas importantes que se perdem nas mensagens ao longo das semanas e dos meses. Então, como se organizar digitalmente para não perder essas pautas? Uma forma é criar algum tipo de sistema para indexá-las. Quando falo em sistema, é algo simples. Estou falando de alguma coisa em que você abre uma aba no navegador e tem uma tela para inserir as pautas e ir discutindo dentro de cada tópico, em vez de usar o grupo do WhatsApp, onde as informações se perdem. Com isso, a gente consegue ampliar a capacidade de solução de demandas sem precisar que o tema chegue à reunião, porque, se houver um debate organizado, quando surgir uma solução dois ou três meses depois, ela não estará perdida nem solta no grupo, mas encadeada com a discussão que, em vez de ser feita no WhatsApp, foi feita nessa plataforma. Vou mostrar um exemplo para vocês entenderem melhor. Também é importante a parte da identificação dos conselheiros, que considero relevante até para a atuação presencial em demandas na cidade. E também a questão do login no Teams, que é o exemplo que vou dar agora. Ele é no Teams, mas eu estou usando o meu login da Univesp. Mas, para quem não tem login no Teams, o ideal seria que todos os conselheiros recebessem um login na Prefeitura, com um e-mail institucional de conselheiro dentro do domínio da Prefeitura, porque isso também funciona como identificação oficial de vínculo com a administração. Isso acontece em outros órgãos, estaduais e federais. Por exemplo, conheci um conselheiro da Petrobras que não era funcionário, mas tinha e-mail da Petrobras porque era conselheiro da Petrobras, embora não fizesse parte do quadro funcional da empresa. Então, no caso aqui, os conselheiros da Prefeitura deveriam estar vinculados digitalmente. Um exemplo que vou mostrar para vocês é o Engage. Estou dentro do Teams e o Engage está aparecendo para vocês. Mudou a tela, não mudou? Mudou. Por exemplo, ele funciona como uma plataforma em que você entra, parece o Gorg, né? Tem a Elaine Fonseaba, quem quiser entrar no grupo de administração está aqui. E você pode comentar dentro de cada assunto do grupo. Aqui embaixo é outro assunto. Por exemplo, aqui há 15 comentários naquele tópico. Então, pense nisso como um problema no corredor do Ipiranga: você coloca aqui e tudo que for comentado sobre isso fica encadeado, sem se perder no grupo do WhatsApp. E é apenas um exemplo. Você também tem no Teams outras ferramentas. Eu não sei se na Prefeitura é igual, mas o meu aqui tem um monte de ferramentas. Além do Outlook, você tem o SharePoint e o próprio Teams, que permite a criação de grupos. Então, para resumir e não me alongar, nós temos ferramentas digitais hoje nos sistemas que a própria Prefeitura já tem direito de uso e que podem melhorar o funcionamento do Conselho se forem utilizadas. Não se trata de comprar nada novo, não estou pedindo orçamento para recursos digitais do Conselho, não. As ferramentas já estão disponíveis. A questão é apenas o operacional para que todos os membros possam acessá-las, por exemplo, esse Engage aqui, que é o mais fácil e o mais simples, de modo que, em vez de a gente apenas jogar no WhatsApp, onde as informações se perdem, a gente traga isso para cá. E, às vezes, por exemplo, uma pauta que surge a partir de uma notícia pode ser registrada aqui, e, conforme surgem novidades, elas vão sendo adicionadas, ficando tudo em uma tela encadeada com as pautas. Então, ao longo

do ano, quer dizer, daqui a um ano, você consegue acessar e ver tudo o que foi debatido fora da reunião e identificar se há temas que podem ser articulados e que, às vezes, ao se juntarem, viram uma pauta de fato. Então, é só um exemplo, porque já participei de outros conselhos que fizeram esse uso, e isso melhorou muito o fluxo dos assuntos. Então, e, por uma coisa simples, é simplesmente ter um blog aqui, ter um fórum, um fórum em que todo mundo entra e publica, e você pode misturar imagens, etc. Então, só para concluir aqui, de tudo o que eu falei, é claro que um dos próximos passos vai ser a reforma do regimento. Eu acho que, conforme a gente tirar uma proposta daqui, a gente reescreve partes do regimento. O regimento atual, deixa eu puxar ele aqui, eu tinha colocado a parte da reunião, mas, por exemplo, a parte das câmaras, ele nem cita quais são as câmaras, ele só fala que elas poderão ser criadas, etc. Então, o novo regimento pode já citar quais são as câmaras criadas, colocar minimamente qual é a atribuição de cada uma, é importante ter isso, ter essa parte regulatória, e a própria comissão eleitoral também, que a gente já tinha apontado alguns problemas que queríamos rever. Enfim, isso fica também para a próxima pauta de pensar o regimento. Mas, em geral, para não alongar demais, essas são as minhas preocupações e que eu acho que era importante a gente debater melhor antes de começar a se debruçar nas pautas, porque tem gente nova aqui no Conselho que, às vezes, traz a cultura de outros conselhos ou não faz ideia de como funciona um conselho como este, e, às vezes, ao discutir o regimento, a gente já ensina os conselheiros a trabalhar melhor com o CMTT. Então, acho que, em geral, é isso que eu tinha para trazer, e, se a gente puder conversar uns 15 minutinhos antes de encerrar, mas a ideia é que a pauta não se esgote agora, e sim lançar o tema para que a gente chegue à próxima reunião com a proposta mais estruturada.

02:35:36 Michele Perea Cavinato: Não, achei excelente a apresentação. Eu acho que a gente pode, inclusive, marcar uma reunião intermediária, sem esperar o próximo CMTT. A gente pode marcar uma intermediária para pensar no regimento interno dentro do que você propôs, dentro do que está proposto, se todos concordarem. Com relação às câmaras temáticas, achei bacana a ideia que você deu. Em todo início de gestão, a gente faz uma apresentação trazendo todas as câmaras temáticas e o que está sendo tratado em cada uma delas, além do que foi discutido no último ano. Nós não tínhamos pensado nessa ideia de trazer os representantes das câmaras para falar sobre isso, mas a gente pode fazer. Isso realmente nunca foi feito. Normalmente, nós trazemos uma apresentação falando sobre todas as pautas que estão sendo discutidas. As câmaras temáticas estão caminhando bem. Eu acho que a gente pode fazer isso sim, pode até fazer uma próxima reunião e já trazer esses assuntos. O que mais? Os assuntos são solicitados pelos conselheiros. Então, quando você fala em pauta do governo, não é pauta do governo. O próprio Programa de Metas foi uma pauta solicitada pela última gestão do Conselho. Eu acho que vocês têm que ter conhecimento do que é tratado, quais são as metas da gestão. Por isso ela foi trazida. Vocês concordaram na reunião executiva? As pautas, tanto da Câmara Temática de Transporte Público quanto as do CMTT, vão se misturar muito, porque hoje o CMTT está

sendo tratado praticamente como uma Câmara Temática de Transporte Público. A gente fez um levantamento, acho que era 80% das pautas, não lembro exatamente o número, mas são relacionadas ao transporte público. Então vai meio que dividir, vai desafogar um pouco o CMTT e a gente vai conseguir trabalhar de forma mais específica nesse tema. Eu acho que é isso. Alberto, quer falar alguma coisa? A gente vai puxando conforme os conselheiros forem comentando.

02:37:57 Alerigi Junior, Alberto (Reuters): Sobre o ponto 4 que o Leandro levantou a respeito da imprensa não procurar o CMTT, eu sou novato aqui, mas eu acho, como trabalho na área, que a imprensa não conhece o CMTT e, nesse caso, cabe ao CMTT produzir material para que a imprensa conheça. E aí eu estou falando de produzir desde material institucional, do tipo o que é, para que serve, é formado por quem, o que debate. E, na próxima semana, se vocês quiserem cobrir, vai ter essa discussão tal. E aí você manda os convites para as redações que quiserem participar e, eventualmente, reserva um espaço da reunião para que a própria imprensa faça perguntas durante a reunião. Então, eu acho que a imprensa não conhece e cabe ao CMTT procurar as redações e suas áreas de pauta e se apresentar. Sobre todos os temas do Leandro, eu achei fantástico, concordo com todos, e aí, perdão pela minha franqueza, eu nunca participei de um conselho assim, de um grupo assim, e eu acho os temas muito demorados. Os posicionamentos são muito demorados, as pessoas são pouco objetivas. Então, se a gente pudesse ser um pouco mais objetivo e as posições fossem mais claras para todos, eu não falo só da gente, conselheiros, mas dos outros que respondem também, e se a pergunta já tem um conselho formado específico de ônibus ou de mobilidade a pé, enfim, que se encaminhe à pauta correta. Quando eu entrei no CMTT, eu imaginei um grupo que discutia macropautas, macroquestões que se conversavam entre si, não especificidades de uma determinada região ou de algum problema pontual. Desculpa, é o único espaço que eu tenho e eu preciso falar agora, já que outras pessoas fizeram coisas semelhantes. E o Leandro também trouxe que não soube que estava sendo discutido um evento, acho que dos aplicativos culturais e tal, para conhecimento do conselho. Está sendo criada uma comunicação, uma sugestão de decreto da Prefeitura para que se regule o uso de ciclovias por micromodais elétricos. Está sendo algo baseado na Contran, na legislação 996 do Contran de 2023, mas tem muita coisa errada ali, muita coisa que não foi debatida com o pessoal que usa os elétricos e, a exemplo do que está acontecendo no Rio de Janeiro, com manifestações e outras coisas, vai dar muito errado aqui em São Paulo também, se não for debatido com o pessoal. Então, por isso que eu estava falando para a gente poder criar uma vaga o quanto antes para representante de micromobilidade elétrica, e aí, muito bem entendido, bicicletas elétricas, monociclos e patinetes. Tem a questão das scooters, que não sei por que diabos o Contran resolveu incluir na 996, porque uma coisa é scooter e outra é patinete, monociclo e bicicleta elétrica. Então, a gente tem que discutir isso. Se for aceita essa sugestão de decreto que está partindo do gabinete da São Zuni, vai dar muito problema.

02:41:21 Elio Bueno de Camargo: A questão da segurança viária. Nós temos Câmara Temática de Segurança Viária, ao nível do Contran nacional e também está sendo descentralizada por juntando Estados e o Estado de São Paulo criou dentro do Cistran também uma Câmara Temática de Segurança Viária, mas o que acontece é que a segurança viária tem que ser feita em cada território. É onde acontece e aí é que tem que ser previsto as medidas que vão evitar essas ocorrências tristes. Então, a proposta é que a gente também tem uma Câmara Temática de Segurança Viária como as outras Câmaras Temáticas e aí teria participação tanto das pessoas do CET ou das pessoas ligadas ao assunto para cuidar da segurança no nosso município. Era isso. Obrigado.

02:42:52 Michele Perea Cavinato: Obrigada. eu entendo que a segurança viária é tratada de forma transversal, então acaba entrando em todas as Câmaras Temáticas. Quando você trata uma Câmara Temática de Bicicleta, a gente aborda a parte de segurança viária, mobilidade a pé também, moto também. Estou falando principalmente essas três, que transporte escolar e táxi, elas são mais focadas em questões técnicas mesmo, documentação, mas essas três, moto, mobilidade a pé e bicicleta, abordam muito a parte de segurança viária. Então, ela acaba entrando de forma transversal em todas as Câmaras.

02:43:26 Elio Bueno de Camargo: Mas elas ocorrem no território, ou seja, aí que tem que haver mudanças. Mas a gente conversa. Obrigado.

02:43:34 Michele Perea Cavinato: E Alberto, antes que eu perca aqui, só dois pontos. Realmente, isso de ser objetivo nas perguntas, nas respostas, foi uma coisa que foi pedido até no começo, na primeira apresentação do CMTT, lá de fevereiro. Eu acho que é uma coisa que a gente pode focar, começar a marcar realmente o tempo, dependendo do tamanho da pauta, três minutos ou dois minutos, dependendo do número de inscritos. E vamos fazer isso sim. Tinha marcado mais alguma coisa sua. Ah, de assuntos mais amplos. Isso, a gente sempre tenta trabalhar. Quando a coisa é muito específica, quando você vai falar da linha X do corredor, eu deixaria isso para uma Câmara temática. Ou até para uma pergunta feita para a SP Trans, devolvida diretamente ao conselheiro. O CMTT, eu deixaria realmente assuntos mais amplos, que fosse de interesse de todos.

02:44:40 Hidely Codignoli: Leandro, Leandro, existe alguma dessas suas propostas, existe alguma coisa que a CMTT já pode estar implantando? Já pode estar adiantando alguma dessas suas pautas? Antes de trazer para a CMTT? Ou a informática. Eu não sei.

02:45:01 Leandro Frenham Chemalle: Então, eu já tinha falado com a Michelle ontem que, na verdade, para criar a parte dos recursos digitais, era importante ver essa questão com a

controladoria da Prefeitura, porque qual é o problema, e aqui entra a minha experiência de outros ambientes e outros conselhos: se eu, Leandro, crio, mesmo utilizando a ferramenta de blog da Microsoft, esse blog, esse Engage para vocês usarem, e daqui dois anos eu não estou mais aqui, eu desapareço, etc., fica sem administrador e essa plataforma se perde, porque ela passa a ser uma plataforma do Leandro. E eu não quero que seja criada a plataforma do Leandro, eu quero que seja criada a plataforma do CMTT, que a Michelle vai administrar e, se mudar a pessoa depois, essa administração passa para o novo secretário. Então, esse cuidado que eu tenho é de não sair criando quando começa a usar, mas não está no ambiente da Prefeitura. Então, é aquela coisa: vai funcionar bem se todos os conselheiros receberem login, aqueles que já não são da Prefeitura, mas todos os externos receberem login e tudo isso acontecer aqui dentro do Teams da Prefeitura, certo, e não no Teams externo. O que eu mostrei agora é o meu Teams da Univesp. Vocês que não têm login da Univesp não vão conseguir ver esse Teams, esse Engage que eu mostrei, só quem está na rede. Então, é aquela coisa: a gente tem que criar algo em que todo mundo esteja na mesma rede. Esse é o principal da parte de recursos. E, Michele, é difícil criar isso?

02:46:59 Michele Perea Cavinato: Então, foi um assunto que o Leandro trouxe ontem. Eu conversei com o informático e o informático falou que é possível desde que tenha um registro, desde que tenha um login de condomínio da prefeitura. Agora, eu vou caminhar nisso. Vou perguntar, vou atrás de quem possa.

02:47:11 Leandro Frenham Chemalle: Na verdade, é outra coisa. O problema, você falou, que é do recursos humanos. A figura com o celeiro a figura com o celeiro ela não existe juridicamente na parte dos recursos humanos da prefeitura. Então, tem essa burocracia para ser feita aquela coisa. O técnico ele responde aquilo que vem do administrativo. Então, tem esse trâmite de criar o conselheiro. Até hoje, o conselheiro ele não existe formalmente. Vamos dizer assim, ele não existe legalmente. Vamos colocar assim. Então, ele tem que ser criado de maneira funcional para que a tecnologia possa criar o login e não ter problema de algum problema. Vamos colocar assim.

02:47:55 Michele Perea Cavinato: Então, da parte técnica é possível. Da parte funcional, a gente precisa ver como criar esse registro para o funcionário. Aí, respondendo a sua pergunta. Então, isso é uma coisa que tem que ser tratada à parte. Mas, das coisas que foram apresentadas, eu acho que é possível fazer uma série delas. Controlar o tempo de fala, essas coisas podem ser implantadas já para a próxima reunião. Por isso que eu queria marcar essa intermediária para a gente fechar um regimento e segui-lo à risca. Esse regimento eu acho que é de 2019.

02:48:29 Michele Perea Cavinato: Vamos fazer junto. A gente convoca todo o grupo e, por ser

uma extraordinária, não é obrigatória a presença, todos que tiverem interesse em participar desse novo regimento, que puder contribuir, até com base na apresentação do Leandro, que eu achei excelente, a gente monta. Vem aqui para o centro e depois eu te conto o fim da reunião. Deixa a gente seguir que está produtivo aqui. Eu te conto, eu passo para você o fim da apresentação. Obrigada.

02:49:14 Renan Villarta: Só para recuar também a posição dos outros conselheiros referentes à apresentação do Leandro. O formato que a gente tem hoje realmente não é muito bom. Eu gostaria de informar que, no começo da outra gestão, eu pedi para a Prefeitura, pelo menos para utilizar algum tipo de marcador de que eu era conselheiro da cidade, para quando você vai falar nos órgãos públicos ou quando você vai falar com a cidadania, que você possa se identificar como tal, porque hoje a gente fica só no gogó. As pessoas têm que acreditar no que a gente diz e a gente não tem nenhum marcador que nos coloque nessa posição que a gente lutou para estar. Então, eu acho que isso é super importante realmente de a gente ter. E ecoando um pouco o que o Alberto falou na fala dele, acho que a gente precisa pegar a zeladoria e dúvidas técnicas e levar para outro lugar, porque isso também acaba atrapalhando demais as reuniões e a gente não chega em nenhum lugar. Era só isso. Obrigado.

02:50:19 Leandro Frenham Chemalle: Eu acho até que, nessa questão do funcional, a questão da própria carteirinha de conselheiro pode, no mesmo debate sobre o trial e o login, criar também a identificação física.

02:50:20 Michele Perea Cavinato: Não, e a partir desse momento, tendo esse registro funcional, a gente consegue fazer todo o restante que você propôs. Mas aí é o que eu te falei, a parte técnica é possível. Vou entender agora como funciona para ser criado isso, que foi um assunto que a gente começou a conversar ontem à tarde e não deu tempo de fazer essa segunda parte, a parte técnica, a gente viu que é possível fazer.

02:50:53 João Moreirão: Oi, deixa eu só falar. Eu estou achando muito boa esta discussão e também sou da opinião de que a gente deve procurar, no Conselho, discutir questões mais gerais, de preferência discuti-las antes de elas começarem a ser implementadas. As políticas, os projetos, os planos, de preferência, a gente discutir para orientar o que vai ser feito e não, depois que já está sendo implementado, a gente ficar correndo atrás de detalhes de como melhorar aqui, como melhorar lá. Nessa discussão, eu só quero fazer um alerta, não estou dizendo que é um problema que já exista, eu só quero fazer um alerta. Nós não somos conselheiros da Prefeitura, nós somos um Conselho de Controle Social da política da Prefeitura, o que é uma coisa diferente. Então, todas as medidas que a gente tomar, tudo o que a gente discutir e as opiniões entre nós, eu lembro de ter uma discussão no WhatsApp em que alguém levantou sobre aquele pessoal que anda em cima de uma rodinha, só nem lembro o nome, que

eu não conhecia. Então foi importante a gente ter uma certa discussão sobre isso para eu entender do que se trata, porque eu via o pessoal passar, mas não sabia o que era. Então a gente tem que ter essas discussões entre nós, seja no grupo do WhatsApp, seja como for, elas são importantes para que o conjunto domine minimamente os assuntos que um ou outro representa ou conhece melhor, digamos assim. Mas eu quero destacar isso: nós temos que ter cuidado para não começarmos a nos comportar como conselheiros da Prefeitura. Nós somos um Conselho de Controle Social da política da Prefeitura e fomos eleitos para fazer esse controle em nome da sociedade. Deixando isso claro e tendo isso presente, tudo o que puder ser feito para objetivar as discussões, para que a gente possa discutir as políticas mais amplas e não ficar só em questões de detalhes, eu sou integralmente a favor. Era isso.

02:53:20 Michele Perea Cavinato: Leandro, vamos pensar agora a forma mais técnica para fazer isso rodar. O que você acha de a gente compartilhar a sua apresentação com todos os conselheiros? A gente vai item a item e vamos pensar num prazo adequado que a gente consiga se reunir para criar esse novo formato, para fazer isso... Quer deixar alguma coisa pré-marcada ou quer passar, compartilhar essa apresentação com todos? Para a gente ir tentando...

02:53:46 Leandro Frenham Chemalle: Estou pensando aqui que a gente pode fazer de uma forma um pouco diferente, compartilhar com todos, claro, mas eu penso o seguinte: a gente poderia, na verdade, primeiro fazer essa discussão mais ponto a ponto, mais escrita na executiva. Fazer uma executiva, pensar sobre isso, não apenas... Outra coisa que eu esqueci de falar na apresentação: a gente tem usado a executiva apenas para montar a pauta da próxima, mas a executiva pode ser mais ativa, ela pode também operar algumas coisas do Conselho para dar mais agilidade. Até quando eu falei da questão do porta-vozes, também foi uma coisa que eu pensei. Então a gente pode também começar a usar a executiva de uma outra forma. Às vezes, a gente poderia fazer uma proposta em cima disso na executiva e, às vezes, não precisa de uma extraordinária, dá para trazê-la já mais depurada na próxima reunião. Se a gente, em vez de convocar sempre uma extraordinária do plano todo, algumas coisas também fossem tocadas dessa forma. Porque a executiva a gente pode convocar para a semana que vem, é mais fácil, são apenas quatro representantes nossos e seis da Prefeitura, então dá para conseguir achar uma disponibilidade de horário. Então, às vezes, a gente poderia fazer isso também. O que você acha?

02:55:17 Michele Perea Cavinato: Não, enquanto eu falo em chamar a executiva, para a gente fazer uma prévia, porque o importante é que todos concordem. Eu sei que a executiva fala por todos, mas é importante que todos estejam de acordo com o que vai ser proposto. Então, a gente pode chamar essa executiva, fazer um primeiro desenho e compartilhar isso com o grupo. Pode ser?

02:55:36 Leandro Frenham Chemalle: A gente já manda a proposta antes da reunião. Todo mundo já vai contribuindo. E, na verdade, quando é assim, chega na reunião, ela já está mais depurada, e é mais rápido de aprovar e definir.

02:55:50 Michele Perea Cavinato: Combinado. Só olha as agendas.

02:55:53 Leandro Frenham Chemalle: Também porque eu acho que não tem... Eu não sei, eu não vi ninguém. Não sei se tem alguém de operadores que está por aqui hoje, mas se recebe na executiva, eles vão estar. Até porque ninguém falou sobre isso, mas é bom também saber do lado deles. O que eu falei, tipo, estamos de acordo com a sociedade, mas eu não ouvi a opinião de nenhum operador sobre se é isso, se eles têm alguma demanda, ou se as câmaras que existem atendem totalmente. Então, por isso que eles não têm uma demanda de mudar aqui. Então, não sei, porque a gente fala pouco. Então, também é importante ter um pouco desse lado, às vezes até para melhorar a proposta.

02:56:24 Michele Perea Cavinato: Estou dando uma olhada, mas o Ceará estava na reunião até agora pouco. Acho que a Sônia estava também. Sônia Maria estava aqui conosco. A Carolina está aqui.

02:56:36 Leandro Frenham Chemalle: E também até porque a releitura do regimento a gente precisa fazer em um grupo menor. Eu acho que senão fica muito demorado. Essa releitura e reescrita do regimento. Eu não sei se já tem uma proposta na SMT, que já estava em discussão. Acho que não. Mas essa reescrita, acho que é melhor a gente fazer em reuniões menores.

02:57:02 Michele Perea Cavinato: Do CMTT, não. A gente estava reescrevendo de todas as câmaras, que elas foram desde a criação, mas a do CMTT a gente não tinha mexido ainda. Pode falar, Cleiton.

02:57:16 Clayton Lima da Silva: Só para complementar o que o João falou, e aí também surgir como uma sugestão. Eu acho que funcionou muito bem quando você mandou por e-mail a construção do regimento e da construção da câmara temática de trânsito, de transporte. Será que não poderia ser adotado também da mesma forma, com prazo, para que a gente pudesse contribuir? E aí, a partir disso, a executiva se reunir e depurar essas sugestões que a gente mandasse por e-mail?

02:57:49 Michele Perea Cavinato: Fazer o inverso, então. Então, vamos pensar assim. Se o Leandro encaminhar essa apresentação que ele fez junto com o regimento atual e vocês dão as sugestões para a gente sentar na executiva, pode ser feito assim?

02:57:51 Clayton Lima da Silva: Eu acho que seria interessante, né? Porque daí teria a demanda nossa já e aí vocês depuravam ela, conversariam com as demandas prontas e aí depois trariam o resultado, enfim, do que foi discutido e aí sim, com a questão que o Moreirão trouxe, que nós somos representantes da sociedade civil, a gente estaria, de fato, participando e contribuindo com o regimento.

02:58:30 Michele Perea Cavinato: Encaminhando hoje, vocês acham que 15 dias é um prazo bom? 15, 15, eu acho que sim. E aí a gente consegue se reunir, Leandro. E ainda assim, para o regimento, eu sei que você falou de concentrar num grupo menor, mas eu acho que todos que têm interesse poderiam participar, não restringir só na executiva, acho que todos podem. Leandro, me passa a apresentação, eu compartilho com o grupo, compartilho o regimento total, a gente dá 15 dias de prazo, vocês dão as contribuições e a gente já fecha esse novo regimento, esse novo formato.

02:59:22 Leandro Frenham Chemalle: Só te perguntar, até que são faltam os informes que faltaram, né? Como ficou a parte da Câmara de Transporte Público? Tipo, eu não estive na última reunião, né? Então, qual são os próximos passos?

02:59:24 Michele Perea Cavinato: Próximo passo, eu recebi diversas contribuições sobre o pleno, estou só fechando essa sugestão, esse pleno é sugerido por todo o grupo, passo novamente só esse trecho para vocês, se estiver tudo de acordo, a gente já chama a primeira reunião.

02:59:57 Leandro Frenham Chemalle: Mas a indicação dos membros, ela vai ser feita como? Ela vai ser feita em reunião do CMTT ou vai ser indicado por e-mail para você?

03:00:07 Michele Perea Cavinato: Então, na verdade, o que nós tínhamos pensado, a maior dúvida era para as regionais, para as cinco regiões, nós acabamos acatando o que o Renan falou, eu achei bastante pertinente, ele falou que nós já fomos escolhidos como meio, pelo menos para esse primeiro pleno, contar com quem já foi escolhido, quem já recebeu votos para representar a região. Os participantes do CMTT, achei bastante pertinente quando vocês falaram em meio ambiente, porque nós estamos fazendo essa troca de combustíveis, de tudo, então entraria essa parte de meio ambiente também. Preciso pegar como ficou, mas eu passo novamente só o trecho do pleno, da composição do pleno, pelo menos para essa primeira gestão da Câmara, e vocês estão de acordo? Porque os nomes, na verdade, não seriam eleitos, seriam já pessoas que estavam participando, que são do Conselho.

03:01:09 Leandro Frenham Chemalle: Entendi. Só que, de novo, na formalidade. A primeira composição eleita indicada, ou o termo que for, sabe? Então, acho que era importante, até para

as próximas Câmaras também, sempre que for ter mudança de membros, nós, nas reuniões ordinárias do CMTT, isso entra em ato, entra naquela parte dos informes da Prefeitura, da Presidência. Então, foi composto a Câmara de Transporte Público, com esse membro, para uma data de dois anos, a partir de hoje...

03:01:37 Michele Perea Cavinato: Ah, você diz das próprias Câmaras? Realmente, a gente não tinha costume de fazer isso.

03:01:52 Leandro Frenham Chemalle: Então, é importante aquela parte. Como falei, eu não faço a menor ideia quem é membro da Câmara dos Táxis, porque nunca passou por aqui. Eu sei que está no site, eu sei que está, eu sei que você coloca, mas não é isso. Mas nunca passou por aqui, sabe? Então, da mesma forma que, para mim, é assunto distante, para eles, o transporte público também vai ser assunto distante, se não passar por aqui.

03:02:12 Michele Perea Cavinato: É, realmente. Isso a gente nunca tinha feito, mas pode ser feito. Vamos fazer sim.

03:02:19 Leandro Frenham Chemalle: E aí, até para completar também, quando eu falo de pensar melhor a Executiva também, por exemplo, esses informes que eu estou demandando de ser feito, eles já podem ser elencados ou lembrados na Executiva. Então, você já monta a pré-pauta dos informes, na Executiva também. Então, não só definir a pauta de discussão, mas também os informes que precisam, a gente pode também, na reunião da Executiva, ir vendo o que precisa, e aí tem uma semana até, se faltar alguma coisa, para dar tempo de a Prefeitura ir buscar esse informe que está faltando, que está demandado.

[reunião dividida em dois vídeos]

00:00:03 Leandro Frenham Chemalle: Também ver a própria lista de devolutivas. Em uma reunião do CMTT, a gente indexa: as perguntas foram feitas, não tiveram respostas. E aí, quando a gente tiver a próxima executiva ou a próxima reunião, a gente traz: olha, tem essa e essa que ainda não foi respondida. Então vai ter conselheiro que vai responder, ou a gente convida alguém da SPTrans, da CET ou da Secretaria X para vir na reunião e responder isso rapidamente. Então esse fluxo também é um fluxo que a gente não tem e que a gente pode também estar estabelecendo para não deixar temas sem resposta.

00:00:36 Michele Perea Cavinato: Leandro, sabe quando os informes foram criados? Foram exatamente com esse objetivo de passar os encaminhamentos. Na última gestão, ele acabou se perdendo um pouquinho. Ele acabou sendo tratado assim: pautas rápidas. Pautas rápidas a gente trata como informe, e eu queria resgatar isso. Realmente, informe é uma coisa: o que

aconteceu nessa semana, o que aconteceu na semana passada, foi assinado o contrato, foi aprovado alguma coisa mais atualizada mesmo, e não uma pauta. É uma coisa que dá para ser resgatada: tratar dos encaminhamentos.

00:01:08 Leandro Frenham Chemalle: É, e eu falo isso porque eu tenho muita experiência de conselho universitário. E assim, quando você assiste uma reunião, geralmente em algumas universidades públicas, no começo da reunião você sabe tudo aquilo que passou pela universidade nos últimos meses e aquilo que está vindo de projeto externo, de recursos do governo, sabe? O reitor, normalmente, nesses conselhos, ele se acostuma ao "bom dia" dele. É um bom dia que te situa e te mostra onde você está naquele ambiente. E eu não sei onde é que falta isso. A gente chega na reunião e quem não está acompanhando todo dia não se situa sobre como está a mobilidade em São Paulo nos últimos meses. Então, se a gente conseguir montar esse informe conciso no começo, eu acho que vai ajudar até todo mundo a estar mais por dentro do que está acontecendo.

00:01:54 Michele Perea Cavinato: Não, perfeito. Para a gente é um assunto tão do dia a dia que é como se todo mundo já tivesse. Mas você tem razão. Se for pensar, o grupo está reunido a cada dois meses. Então é importante fazer esses informes logo no começo.

00:02:00 Leandro Frenham Chemalle: E aquela coisa, 1/3 do grupo não está no dia a dia, né? Não, 1/3 não está nesse dia a dia. Então, ele precisa ser informado.

00:02:07 Michele Perea Cavinato: Essa deixar todo mundo na mesma página? Sim, é isso. É isso.

00:02:17 Angelo - SPTrans: Teve uma manchete de informações no início da nossa reunião.

00:02:23 Michele Perea Cavinato: Sim, é isso, Angelo. É uma manchete. Essa é uma a.

00:02:26 Angelo - SPTrans: Alexandre começa a Ana. Olha o corredor Alexandre está com 50% pronto de dois meses, por exemplo, sei lá, alguma coisa assim, de Fátima da informações que o grupo.

Precisa saber, talvez a gente até vai abolir algumas perguntas aqui.

00:02:47 Michele Perea Cavinato: Tem razão.

00:02:47 Angelo – SPTrans: Por exemplo, que o Tiago perguntou, eu vou procurar saber essa história do Pedro lá, porque eu também não tenho informação, mas já seria uma coisa, olha, você acha que Garcia está na de Jesus Pereira alguma coisa nesse sentido.

00:03:03 Michele Perea Cavinato: A gente podia até dividir esses informes em duas partes, uma em devolutivas e a outra em manchetes.

00:03:05 Angelo – SPTrans: Faz a coisa que coisa é manchete, mas coisa de 5 minutos, não é para ficar explorando. só o básico, só atualização.

00:03:19 Leandro Frenham Chemalle: É, eu falo isso daí, e o outro exemplo que eu dei, esse exemplo do novo Centro Administrativo, por exemplo, com certeza deve ter sido lá por março do ano passado que a Prefeitura foi procurada pelo Governo do Estado a primeira vez para falar da obra. Quando houve essa procura, já tem que vir para cá e falar: olha, a Prefeitura foi procurada. Antes de ir para a mídia, de ir para todo mundo. Então, se a gente criar essa cultura de essas discussões também passarem por aqui, mesmo que seja como informe rápido, eu acho que vai agilizar muita coisa.

00:04:07 Michele Perea Cavinato: Aí eu ia pedir até ajuda das duas assessorias para que, quando chegarem coisas tanto em SMT quanto em Semtra, já tragam isso para comunicar. Isso é importante como informe.

00:04:19 Leandro Frenham Chemalle: Bom dia. Bom almoço para todos. Acho que é isso.

00:04:25 Michele Perea Cavinato: Leandro, me passa já a apresentação para dar esse encaminhamento. Gente, obrigada, bom dia, boa tarde a todos. Quatro horas de reunião aqui, mas maravilhoso, vale muito a pena. Obrigada.

00:04:33 Thiago Silva (zona norte): Boa tarde a todos. Obrigado aí e até mais.

00:04:39 João Moreirão: Não se preocupa que você vai ter mais 4 horas agora.

00:04:42 Michele Perea Cavinato: Mais 4 nada, o pessoal gosta da reunião da tarde. Vamos embora, vamos embora. Até 5, 6 horas da tarde estão aí. É ótima, é muito boa.

00:04:49 Mauro Calliari: Boa tarde, Michele. Muito obrigado.

00:04:49 Alerigi Junior, Alberto (Reuters): Obrigado pela apresentação do pessoal da prefeitura. É muito legal a o os itens destacados aí, mas para a gente fazer na próxima, no próximo formato mais ágil. Valeu!

00:05:01 Michele Perea Cavinato: Perfeito, Alberto. A intenção é essa.

00:05:02 João Moreirão: Eu ainda quebrei o galho porque eu tenho uma proposta para apresentar depois, de que o representante dos demais conselhos tenha um espaço para trazer as discussões de cada um, porque interfere, é tudo, tudo tem uma relação lá.

00:05:17 Michele Perea Cavinato: Moreira, esse é um terceiro item de informe: não só as manchetes, como o Angelo falou, não só as devolutivas, mas que os dois representantes, tanto no Fundurbe quanto no CMPU, tragam o que foi discutido na reunião. É importante.

00:05:23 João Moreirão: Rápido, sem formas, coisa rápida, mas tem. Isso, o que é que tem a ver? Não é? Não precisa discutir tudo. O que é que tem a ver?

00:05:34 Michele Perea Cavinato: Leandro, faz esse comentário na tua apresentação, complementa isso.

00:05:36 Leandro Frenham Chemalle: Sim. Eu vou eu vou eu vou corrigir agora e colocar, eu esqueci desse daí também é verdade.

00:05:40 Michele Perea Cavinato: Divide os informes em três pontos aí.

00:05:42 João Moreirão: Se não a gente acaba não sendo representante do conselho lá dos outros conselhos, entendeu? Não precisa ser tudo, só aquilo que tiver relação com o presente.

00:05:46 Michele Perea Cavinato: Exato! Não, o principal que foi discutido de principal, foi discutido de principal na Fundurbe.

00:05:54 João Moreirão: Assim que a esmurra, assim que a esmurra conhecer essa representantes.

00:06:03 Michele Perea Cavinato: Combinado gente. Boa tarde a todos. Estou encerrando a gravação.