

85ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CMTT

Data: 26/06/2026

Horário: 09h30 (on-line)

Participantes

Alberto - CMTT	Mario Luiz de Camargo Filho
Aline Pellegrini Matheus - CMTT	Marta Porta - CMTT
Ana Carolina Nunes - Ouvinte	Mateus Humberto - CMTT
Beatriz Taralli - SPTrans	Mauro Calliari - CMTT
Caroline Duarte -	Michele Perea Cavinato – SMT/AT
Clareana/ Pólis - Ouvinte	Paulo Leite Junior - SMUL
Clau Cardoso	Priscila Nishino - SPTrans
Claudinha Amaro - CMTT	Rafael Mielnik – SMT/AT
Clayton Lima Da Silva - CMTT	Renan Cardoso - CMTT
Dawton Roberto B. Gaia – CET/SPP	Renan Villarta - CMTT
Debora Sipukow - SMS	Ricardo Airut Pradas – SMT/AT
Diego B. - SMSUB	Richard Melo da Silva - CMTT
Eduardo Reis - SPTrans	Rodrigo Candido – SMT/Imprensa
Elio Bueno de Camargo - Ouvinte	Rodrigo Iacovini - CMTT
Fábio Pedó - SGM	Rosa Maria M Marques Jodas - CET
Gilberto de Carvalho - CMTT	Rose - CMTT
Gisele Heloise Barbosa – SMT/AT	Roseli - CMTT
Hanna Silveira - SPTrans	Sandra Ramalhoso - CMTT
Hidely Codignoli - CMTT	Sergio Ricardo do Amaral – CET/GMC
Idernani do Carmo - CMTT	Silvana - CET
Isabella Maciel Balbino – SMT/AT	Silvio Silva - CMTT
Joao Bonett Neto – SMT/AT	Sofia Martinelli
João Moreirão - CMTT	Suely Ramos - CMTT
Juliana Di Grassi – SMT/AT	Thiago Silva (zona norte) - CMTT
Leandro Frenham Chemalle - CMTT	Vanessa Baboni - CMTT
Leonardo Augusto Barbosa Cruz	Vanessa Tordino/Ciclocentro - CMTT
Lucca León Franco – SMT/AT	Vitor Alimari - SPTrans
Luis Manuel Madeira Costa – CET/SET	Viviane Cristina da Silva – SMT/GAB
Mariceli de C. Leite – SMT/GAB	

Pauta

Regulamentação dos Equipamentos Autopropelidos e seus Impactos na Mobilidade Urbana – Ricardo Pradas, Semtra

00:00:14 Michele Perea Cavinato: Bom dia a todos. Bem-vindos à 85ª Reunião Ordinária do CMTT. Dando início à nossa reunião de hoje, teremos como pauta a regulamentação dos equipamentos autopropelidos. É um tema que se baseia na minuta de portaria publicada para consulta pública. Opa, saiu a tela aqui, mas vamos lá. Na consulta pública, na plataforma Participe Mais, a ideia da reunião de hoje é apresentar os principais pontos da proposta, ouvir contribuições dos conselheiros e registrar dúvidas e sugestões para que possam colaborar com a regulamentação. Feita essa breve apresentação, essa breve introdução, passo a palavra para a apresentação da pauta.

00:00:57 Eduardo Reis - SPTrans: Bom dia, gente. Só tratando, na realidade, das últimas notícias dos últimos dias. Reforçando um pouco a posição da Prefeitura, da Secretaria e da própria SPTrans com relação à investigação que está ocorrendo com a empresa Transunião. As medidas estão sendo tomadas. A Prefeitura agiu rapidamente, assim que foi notificada com relação à investigação. A gente nomeou um interventor, inclusive o representante aqui do CMTT, da Diretoria de Operações, o Angelo Fede. O Angelo foi quem fez a apresentação da Câmara Temática na última reunião também com a gente, então vocês o conhecem. Funcionário de carreira da empresa, ex-CMTC também, com 49 anos de casa, muito competente. Tem algumas intervenções das quais ele já participou, principalmente na época da regulação do sistema, lá no começo dos anos 2000. Então, é uma pessoa importante, com bastante experiência para a gente e que está justamente entrando na empresa para reforçar a questão da operação para os usuários da região, garantindo a manutenção do contrato, dos valores a serem pagos aos motoristas, dos salários e de tudo mais, além de efetivamente colocar a frota na rua para não haver nenhum problema com a experiência dos usuários e com a operação no dia a dia. Seguimos juntos nessa conversa. A cada dia, talvez tenhamos novas notícias, e vamos acompanhando o caso. Se tivermos qualquer novidade ou qualquer outro elemento importante para informar ou discutir aqui com vocês, vamos trazer ao CMTT. Então, estamos à disposição também, caso seja necessário.

00:02:49 Michele Perea Cavinato: Importante frisar que a população não vai ser prejudicada, o serviço vai continuar?

00:02:55 Eduardo Reis - SPTrans: Não, de jeito nenhum. A gente está lá para isso. Assim como foi com a Transwolff e com a UP, nesses dois anos em que elas estiveram sob intervenção, nenhuma linha foi perdida. A gente não teve nenhum problema econômico ou financeiro com as empresas. Aqui, na parte operacional da Transunião, estamos fazendo o mesmo.

00:03:14 Michele Perea Cavinato: Alguém tem alguma dúvida sobre a intervenção, sobre esse assunto? Então, vamos lá. Qualquer coisa diferente, a gente ou interrompe a reunião, foi uma coisa muito recente, ou eu passo esse informe via e-mail para vocês, para todos?

00:03:32 Mateus Humberto: Só agradecer ao Eduardo que veio esclarecer esse aspecto e ter aberto esse espaço. Obrigado, Michele. Obrigado, Eduardo.

00:03:47 Ricardo Airut Pradas: Michele, eu acho melhor colocar a apresentação do Alberto, e a gente parte daí, pode ser? Claro que sim.

00:04:02 Michele Perea Cavinato: Está bem alinhada com a pauta do dia, o Alberto trouxe mais uma parte explicativa sobre autopropelidos, é o que ele falou, é um nome diferente, vamos lá.

00:04:19 Alberto: Tem que abrir aqui de novo, perdão. Porque assim, eu já ouvi cada barbaridade nessa coisa, desde que o Contran aprovou isso, que realmente não dá para ficar...

00:04:34 Michele Perea Cavinato: Alberto, foi bacana a sua iniciativa, nós não tínhamos pensado nessa primeira parte, nessa introdução, realmente.

00:04:43 Alberto: E, assim, provavelmente vai ter coisas que algumas pessoas não vão achar corretas, então fiquem à vontade, óbvio, para falar e avaliarem. Isso aqui, eu sou um usuário principalmente de monociclo elétrico, então é com base no que eu vivencio todos os dias, no que eu converso com as pessoas, enfim, e andando pelas ciclovias e pelas ruas da cidade. Eu queria só deixar uma observação. Acho que pode ser óbvio para mim, mas talvez para outras pessoas não, que o que a cidade de São Paulo aprovar aqui é capaz de ser replicado no Brasil inteiro. Então, acho que a gente precisa ter bastante cuidado com esse tipo de coisa. Na resolução do Contran, de 2023, eles criaram uma categoria nova de mobilidade, que é a dos equipamentos autopropelidos, e não sei por que

deixaram as bicicletas elétricas de fora, em uma categoria especial. Para mim, já parte errado, porque eles juntam tudo isso aqui em uma mesma categoria, que é a dos autopropelidos. Eles criaram essa categoria diferente da bicicleta elétrica, que tem mais direitos do que o pessoal dos autopropelidos. Quando foi criada a categoria de autopropelidos, eles usaram também um monte de imagens aqui que eram, basicamente, de brinquedos, e hoje esses equipamentos são realmente veículos de transporte urbano, dos quais as pessoas dependem para ir de uma zona para outra. Percorrem distâncias bem longas, de 50, 60 quilômetros, às vezes, por dia, para trafegar pela cidade. E tem a categoria que já existia, a do ciclomotor, na qual muitas dessas coisas que estão sendo chamadas de bicicletas elétricas, de forma errada, poderiam ter sido incluídas também, definindo que esse tipo de equipamento não é bicicleta elétrica, como as lojas estão vendendo hoje em dia. O que é autopropelido? É monociclo, patinete, skate elétrico, one-wheel e Segway. A velocidade máxima, pela resolução do Contran, é de até 32 km/h. Como eles não tinham referência, usaram legislações externas, porque 32 km/h é a mesma coisa que 20 milhas por hora. A potência desses veículos é de até 1.000 watts, o que é bem fraco, exceto para os monociclos, que precisam de 4.000 watts, porque o piloto depende do motor para se manter equilibrado. Há também uma largura e um entre-eixos definidos. E onde se pode rodar atualmente pela resolução? Ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas, calçadas até 6 km/h e avenidas e vias com velocidade de até 40 km/h, quando não houver estrutura cicloviária disponível. Isso são coisas um tanto complicadas, mas tudo bem, dada a aversão que as pessoas têm a esse tipo de veículo hoje em dia. A gente não precisa, por enquanto, de habilitação nem de ACC. Na minha visão, isso é bem errado. Acho que todas as pessoas que se locomovem ou dirigem pela cidade precisariam saber o mínimo das regras de trânsito. Estou acabando, é muito rápido. O monociclo elétrico, hoje em dia, consegue passar facilmente dos 50 km/h. Os modelos que estão saindo hoje já têm potência de mais de 5.000 watts. O one-wheel é um veículo mais voltado ao lazer. O monociclo elétrico é mais voltado ao transporte urbano mesmo, e até entre cidades. O patinete elétrico é a mesma coisa, tanto para deslocamentos urbanos quanto entre cidades diferentes. E o Segway é uma coisa muito mais de nicho, que não foi muito explorada aqui no Brasil. Aí tem as características da bicicleta elétrica, que acho que a maioria das pessoas já conhece, porque todo mundo só fala em bicicleta. E aí vêm os problemas da resolução, que criou essas brechas, permitindo que esse tipo de equipamento seja chamado de bicicleta elétrica. Isso aí, não sei se foi uma questão da legislação em si ou se foi uma falha de fiscalização de todo mundo. Aí começaram a vender essas coisas colocando um pedal e chamando de bicicleta elétrica. Então, criou-se toda uma discussão em torno dos autopropelidos,

incluindo o monociclo elétrico e os patinetes. Em geral, proíbe-se isso aqui, o monociclo e o patinete elétrico. Ou se aprova, ou se quer criar uma resolução que realmente vai impedir a gente de usar o patinete e o monociclo como meio de transporte. Do jeito que está escrito, é isso que vai acontecer. E tem uma coisa completamente diferente, que é o patinete de aluguel. Isso não tem nada a ver com quem é dono de patinete ou de monociclo, porque esse é um pessoal oportunista, que não tem experiência, normalmente anda sem capacete, não tem ideia do que está fazendo, enfim, está tudo liberado. Mas é isso que eu acho que deveria ser realmente o cerne da questão e ser regulado direito, e não quem é proprietário de monociclo ou de patinete. Tem essa questão de que as resoluções falavam em entre-eixos de 1,30 m, então pegaram as scooters e começaram a reduzir o entre-eixos. Então, se você for ver hoje, tem scooter do comprimento de uma bicicleta, colocaram pedal e os caras chamam de bicicleta. Então, é um problema regulado dessa forma. Para mim, a regulação deveria ser por tipo de veículo. Eu não vou ler isso tudo para vocês, mas é o básico. Ele é silencioso, compacto, não desgasta o pavimento da rua, é extremamente democrático, porque qualquer pessoa, de qualquer idade, pode usar. E aí algumas sugestões da comunidade de monociclo elétrico, que pede que, se for para regular de verdade, seja permitido apenas para maiores de 18 anos, com uso de CNH ou alguma outra autorização para a condução, além de fiscalização das ciclovias mais movimentadas no horário de pico, óbvio. Mas é porque a gente sabe que esse problema que estão alegando, de que os autopropelidos causam problemas nas ciclovias, não é verdade. Eu ando todos os dias, vários colegas andam todos os dias, a gente já filmou, já produziu vídeos, e isso não é verdade. Inclusive, se alguém puder me apresentar um estudo que tenha sido feito com base em questões de segurança, número de incidentes, tipo de veículo, uma coisa realmente bem feita, a gente pode discutir. E é isso. Obrigado, gente. Qualquer coisa, enfim, podem criticar e fazer observações.

00:11:46 Michele Perea Cavinato: Obrigada, Alberto. Alberto é o nosso conselheiro. O Ricardo pediu para ele fazer essa apresentação até para dar como introdução a pauta principal. E, Rick, se você quiser pegar o gancho nessa apresentação...

00:12:01 Ricardo Airut Pradas: Sim, vamos lá. Alberto, obrigado. A gente vem acompanhando. Qual foi o ponto de partida, a nossa preocupação, vindo aí do Palácio Matarazzo, que o secretário da CET capitaneou e pediu para fazer a consulta? E ele estava com razão em relação a isso. Por quê? Primeiro, esse entendimento sobre autopropelidos, Alberto, poucas pessoas têm, no conceito,

do que são esses usuários e do risco que isso traz. A gente tem o controle de equilíbrio na altura da cintura para quem está de bicicleta, e ele está no pé para quem usa patinete e equipamentos autopropelidos, o que é muito mais suscetível ao desequilíbrio. Essa é uma das coisas sobre as quais a gente estava conversando. Então, só para fazer um apanhado de algumas questões que a gente viu e que seria interessante colocar em discussão. A resolução federal fala em seis quilômetros por hora, e o município também, nas áreas de pedestres. Houve algumas contribuições questionando os seis quilômetros por hora, alegando que a bicicleta não consegue se manter em equilíbrio dinâmico nessa velocidade. Também houve muitos pedidos para que o capacete seja um item obrigatório, tanto para bicicleta quanto para os equipamentos autopropelidos. Isso apareceu bastante. Em contrapartida, apareceu, no espectro oposto, gente questionando a velocidade de 32 km/h. A gente estava querendo estabelecer uma velocidade ainda menor, justamente por estar mais alinhada ao conceito de que, quanto menor a velocidade, menor o risco de sinistro ou fatalidade. Porém, isso foi amplamente questionado por uma parcela muito representativa dos participantes, que solicitaram uma velocidade maior. Afinal, como os entregadores e as pessoas que utilizam esses equipamentos para o trabalho vão conseguir cumprir seus prazos? Essa foi a justificativa apresentada. Então, a gente está verificando toda uma gama de contribuições. Fizemos conversas, via gabinete da vereadora Renata Falzoni, com alguns fornecedores de equipamentos autopropelidos. E aí, nós vamos falar que foi do Segway à cadeira de rodas. O que nós estamos verificando é um pouco do que o Alberto falou: há necessidade de a gente segmentar um pouco mais, para deixar muito claro de que maneira cada tipo de equipamento autopropelido vai poder circular. Essa é a visão que eu estou tendo das 275 contribuições que a gente recebeu ao longo desse processo. Me causa muito, muito, muito receio a possibilidade de a gente ter questionamentos judiciais em relação ao que vai ser estabelecido, porque muito se baseia na resolução federal, e a gente tem uma tendência de conseguir restringir a partir dela, na questão da velocidade. Agora, se for para exigir mais equipamentos de segurança como obrigação, isso não tem amparo na legislação federal e é passível de questionamento. Inclusive, isso ficou muito claro nas contribuições, com o desejo manifestado de questionar judicialmente qualquer ampliação das exigências de segurança que não esteja prevista na legislação federal. Então, todo esse bojo, todo esse arcabouço que a gente está discutindo um pouquinho com a assessoria técnica que trata de legislação, que conversa com Brasília, que está na CET, no caso a Rosa, que é a representante que está aqui, e o que o secretário Gilmar vai querer colocar. A partir disso, a partir do momento em que a gente chegar a um ponto que considera o mais equilibrado

entre as partes, porque provavelmente não vai ter um ponto ótimo para ninguém, já que a visão de quem usa equipamentos autopropelidos é muito diferente da visão de quem, claramente, é ciclista. Isso foi o que a gente viu nas contribuições. A gente vai tentar chegar a um ponto de equilíbrio que contemple a maioria das contribuições, no sentido de ampliar a segurança e reduzir a incidência de sinistros. Então, se tem alguma coisa que o poder público vai querer garantir é a redução da sinistralidade. Talvez, em alguns casos, contemporizando com as contribuições, a gente ajuste um pouco a velocidade para dar uma garantia, por exemplo, nos locais onde não há estrutura ciclovária. Isso foi colocado para a gente, porque havíamos proposto uma velocidade muito baixa. As pessoas já não circulam em vias de 40 km/h exatamente a essa velocidade. Então, é uma questão que estamos ponderando. Eu me lembro que esse foi o único caso em que pensei: "Nossa, as pessoas estão com razoável clareza de que essa redução de velocidade que a gente está propondo pode trazer algum risco potencial", e é isso que estamos reverificando, estudando como colocar de uma maneira em que a redação não gere dúvidas. Que a redação não gere dúvidas. Acho que esse é um ponto importante para a gente evitar questionamentos. E aí, sim, a partir do momento em que a gente chegar a esse ponto de equilíbrio, a ideia é conseguir alinhar algum tipo de fiscalização, seja por radar móvel, seja por atuação conjunta com quem tem poder de polícia, porque são, essencialmente, equipamentos que não têm emplacamento. E não há nenhuma perspectiva, antes que comecem os questionamentos sobre se o município vai querer emplacar esses equipamentos, de que isso aconteça. Eu não recebi nenhuma sinalização nesse sentido. Acho que é uma medida que encarece o modal e tira a pluralidade que ele tem e a capacidade de atendimento que consegue oferecer na cidade. Ao mesmo tempo, a gente está percebendo que precisa recalibrar as estruturas ciclovárias em alguns locais onde há uma demanda um pouco mais expressiva, de modo a não gerar competição entre a bicicleta, os equipamentos autopropelidos e a bicicleta elétrica. E concordo com você, Alberto, chamar algumas daquelas coisas de bicicleta elétrica é uma forçação de barra um pouco acima do necessário, mas as pessoas tendem a querer vender. E essa é outra conversa que a gente está querendo ter também, já que foi aberta essa porta com quem importa e traz esse tipo de possibilidade de mobilidade para a cidade, para deixar claro qual é o limite dessa situação, de modo que não se continuem fazendo adaptações para incluir mais equipamentos no bojo do transporte motorizado ou dos autopropelidos, vamos chamar assim para generalizar. O que a gente percebeu é que isso gerou uma demanda de deslocamento muito democrática e que, por conta disso, as pessoas começaram a adotar comportamentos um tanto quanto arriscados, muito pela falta dessa portaria. E esse é o intuito do que a gente quer

colocar aqui, até para abrir a discussão das contribuições de vocês, no sentido de tentar trazer essa visão do poder público de ampliar a segurança e reduzir a sinistralidade com o que vier a ser editado e publicado ao final. Acho que uma abertura é por aí. Vamos abrir para as pessoas comentarem e a gente vai discutindo.

00:21:27 Michele Perea Cavinato: Vamos lá, então. Só destacando, o Alberto foi uma das pessoas que mais pediu essa pauta, ele nos pede desde o começo e, como era um assunto de uma solicitação de várias câmaras temáticas, nós preferimos trazer para o CMTT e atender a todos. Marcos Humberto, palavra.

00:21:45 Mateus Humberto: Obrigado. Obrigado, Ricardo. Obrigado também, Alberto, pela apresentação. Eu tenho aqui algumas perguntas para o Ricardo. São três perguntas, Ricardo, e obrigado pelos esclarecimentos, pela apresentação e por estar aqui conosco também. A primeira delas: você comentou sobre a questão da redução das velocidades, ou até mesmo do aumento das velocidades que algumas pessoas solicitaram. Eu fiquei me perguntando se não seria o caso de a própria SMT, e a própria CET também, preverem a redução da velocidade nas vias para os veículos motorizados como um todo. Porque alguns, inclusive nós, ciclistas, também argumentamos que, em algumas vias, é até mais seguro pedalar mais rápido. Mas acho que isso vem como uma solução, entre aspas, um pouco perversa, porque, na verdade, eu ando de capacete, ando com luz, mas sabendo que a vítima sou eu. É como culpar uma mulher por andar na rua e ser assediada por estar de minissaia. É a mesma lógica de falar: "Poxa, o ciclista estava devagar demais, então é óbvio que foi atropelado". Então, acho um pouco perversa essa ótica da velocidade, tanto quando as pessoas solicitam maiores velocidades para os autopropelidos quanto para as próprias bicicletas. Há pessoas de grupos de pedal que andam a mais de 20 km/h e, por isso, deveriam circular fora da infraestrutura cicloviária. Eu me pergunto se vocês já têm pensado em reduzir a velocidade dos veículos motorizados em algumas vias onde há concentração de autopropelidos e de modos não motorizados em geral. Então, essa é a minha primeira pergunta sobre a questão das velocidades. A segunda tem a ver com as discussões que vocês têm tido sobre planos para ampliação ou mesmo readaptação das ciclovias e ciclofaixas. Acho que o caso mais notório, que tem sido divulgado na imprensa, é o da Faria Lima, que é uma ciclovia já muito saturada pelo volume de bicicletas, mesmo antes da ascensão dessa micromobilidade elétrica, vamos dizer assim. Mas eu não sei se vocês têm pensado não só em ampliar essas infraestruturas, mas também em readaptá-las considerando esses novos modos de transporte, que podem vir a ser integrados

ou autorizados a utilizar essa malha cicloviária. Então, esses são meus dois pontos. Eu também tenho uma pergunta para o Alberto, que tem a ver com a apresentação, que vários dos nossos colegas estão aqui pedindo. Alberto, acho que seria oportuno também você compartilhar isso conosco. Acho que não só a sua posição, que ficou muito clara, nas interações em prol dessa micromobilidade elétrica, que é um baita tema e precisa ser discutido e investigado de forma robusta. A gente tem vários estudos aqui na Poli que fazem isso, relacionados às bicicletas elétricas da Tembici, e estamos trabalhando com os dados de GPS delas. Se você quiser, eu posso compartilhar alguns artigos. Mas eu queria que você esclarecesse uma dúvida que ficou. Havia um logotipo na sua apresentação que eu não consegui identificar a qual instituição se referia. Não sei se tem relação com a instituição à qual você está vinculado ou não. Era um "M" com um patinete e, buscando na internet, eu só consegui relacioná-lo a logotipos de instituições que não têm nada a ver com micromobilidade elétrica. Então, eu gostaria de saber qual instituição você estava representando ao compartilhar aqueles slides. Se pudesse esclarecer isso, apenas para fins de transparência aqui no CMTT e para evidenciar qual instituição você estava representando naquela apresentação. Obrigado.

00:25:40 Alberto: Desde 2018, eu tenho um canal no YouTube sobre monociclos elétricos, cuja ideia é simplesmente mostrar o que é um veículo, o que é um monociclo elétrico e o que dá para fazer com ele.

00:25:53 Mateus Humberto: Até se puder compartilhar o link conosco, que a gente pode acompanhar seus trabalhos também. Obrigado, Alberto. Então, Ricardo, por favor, são as perguntas sobre redução de velocidade nas vias e planos para ampliação ou readaptação dos ciclovias e ciclofaixas. Já que não tem nenhum colega com a mão levantada, se puder responder, eu agradeço. Quer dizer, agora só que eu vi que tem bastante gente com a mão levantada.

00:26:13 Ricardo Airut Pradas: Vamos fazer pelo menos dois a dois, Michele, senão acabo me perdendo. Vamos pegar mais um e depois a gente dá um retorno e faz mais um e dá um retorno e faz mais um.

00:26:16 Michele Perea Cavinato: Combinado. Mas lembrando que a gente deixou uma pauta única hoje para explorá-la bem, porque é um assunto de bastante interesse de todos. Então, vamos dois a dois. Ana Carol, bom dia.

00:26:39 Ana Carolina Nunes: Bom dia, gente. Agradeço por vocês terem trazido esse item para a pauta. Acho que é essencial. Inclusive, já vou começar com uma reclamação. Quando eu vi a consulta pública, fiquei chateada, porque acho importante que os conselhos e as câmaras tenham acesso a essas propostas antes da consulta pública. O tempo da consulta pública, inclusive, foi muito curto, gente. Foram apenas duas semanas. Eu sei que a portaria é curta para analisar, mas acho que foi tudo muito corrido. É importante a gente pensar e valorizar esse espaço de diálogo antes de levar a proposta para a consulta pública. Vou trazer aqui algumas contribuições em nome da Cidade a Pé, que é a Associação pela Mobilidade a Pé, e da Ciclocidade, que é a Associação dos Ciclistas Urbanos, a partir da nossa análise da portaria. Eu queria só fazer outra observação, gente. Eu não tenho problemas com a plataforma Participe Mais. Até gosto dela para consultas públicas, mas, especialmente nessa portaria, estava muito difícil fazer os comentários, porque só dava para fazer um comentário para tudo. Acho que até para vocês deve ter ficado muito chato e muito difícil conseguir relacionar qual comentário era referente a qual ponto. Então, peço ao pessoal da TI da SMT que adapte a plataforma para que a gente consiga comentar cada ponto separadamente. Basicamente, são seis pontos que mais nos incomodam. O primeiro é que entendemos que a portaria é originada na resolução do CONTRAN, como o Pratas falou, que está sendo discutida em Brasília. Mas a resolução do CONTRAN traz a definição de todas as categorias, e acho importante repetir essas definições para entender se estamos usando as mesmas categorias do CONTRAN ou se há especificidades que vocês gostariam de acrescentar. A resolução do CONTRAN também trata dos ciclomotores, e aqui ficou essa dúvida: isso é ciclomotor ou não é? Inclusive, pelo que o Alberto trouxe, alguns dos veículos que as pessoas consideram autopropelidos, na verdade, são ciclomotores. Têm mais potência, atingem velocidades maiores e, inclusive, são vendidos como ciclomotores. Há muitos ciclomotores vendidos com a promessa de que podem usar a ciclovia e circular na velocidade que quiserem. Então, acho essencial que essa diferenciação esteja prevista na portaria, ainda que se decida aplicar as mesmas regras de circulação, por exemplo. Outra questão que eu queria pedir é que vocês explicassem por que decidiram colocar as regras de circulação das bicicletas convencionais no artigo que trata das bicicletas elétricas, já que as regras de circulação da bicicleta convencional já estão previstas no CTB. A gente sugeriu reduzir para 5 km/h o limite autorizado para circulação de bicicletas, convencionais e elétricas, em áreas compartilhadas com pedestres. E podem reclamar o quanto quiserem, mas é porque a velocidade utilizada, por exemplo, no cálculo do tempo de travessia de pedestres, no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, é de 1,2 m/s, ou 4,3 km/h. Então, se essa já é a velocidade

de referência, que inclusive a gente discute muito porque não atende às necessidades das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida quando se fala de travessia, não faria sentido que a velocidade permitida para circulação em espaços compartilhados com pedestres fosse maior do que isso. E, como não há problema em a portaria ser mais restritiva do que a resolução do CONTRAN, seria possível reduzir esse limite de velocidade. Ainda sobre essa questão da circulação de bicicletas em áreas compartilhadas com pedestres, acho que ficou uma dúvida por causa do item 7, inciso II, do artigo 2º, sobre áreas de pedestres, que pode dar a entender que está liberada a circulação de bicicletas elétricas e equipamentos autopropelidos nas calçadas.

00:31:15 Ricardo Airut Pradas: Ana, desculpa interromper. Repete para mim o artigo que você está se referindo.

00:31:27 Ana Carolina Nunes: O artigo 2º, inciso II, item 6, imagino, fala de via de pedestres. Então, isso pode dar a entender que a gente está falando de calçadas. Pelo que eu entendi, a regulamentação é para áreas compartilhadas com pedestres. A nossa sugestão é que fique estabelecido que tanto a bicicleta elétrica quanto a bicicleta convencional só tenham autorização para circulação nessas áreas quando forem conduzidas desmontadas, assim como já está previsto no CTB. Assim, pelo menos, a gente elimina essa dúvida. E porque a gente sabe que são veículos que, em caso de choque, podem representar um risco para as pessoas que estão circulando a pé, exceto, claro, os veículos utilizados por pessoas com deficiência. E, por fim, como a gente não tem uma indicação de como está sendo pensado o reforço dessas regras, ou seja, a fiscalização, quais vão ser os órgãos responsáveis, se vai ser por meio de orientação ou de sanção, isso é superimportante para a gente. Também queria destacar o fato de que esses veículos estão concentrados em uma área pequena da cidade. Então, para além da portaria, e acho que o Matheus também já começou a provocar essa discussão, é importante a gente pensar quais vão ser as ações da Prefeitura para essas áreas específicas. Porque, se são áreas específicas da cidade que concentram muitos desses veículos, então a gente pode pensar em intervenções no local, que podem envolver redução da velocidade operacional ou até ampliação do espaço operacional, considerando os horários em que há maior circulação de pessoas. Enfim, como se trata de uma área pequena da cidade, inclusive os esforços de fiscalização orientativa, se for o caso, podem ser concentrados nessa região. Peço desculpas por ampliar o tempo da minha contribuição. Vou encaminhar aqui o texto que a gente escreveu, mas, enfim, agradeço novamente pelo espaço.

00:33:25 Ricardo Airut Pradas: Obrigado, Ana. Primeiro, vamos lá, Humberto. Eu acho que tem, sim. A gente luta, Matheus, entre a ampliação da malha cicloviária e a ampliação desses locais que já estão com esse tipo de estresse, pela quantidade de usuários. E aí vou ser um pouco o chato de tocar na ferida, para vocês verem um pouco do que o motorista de carro de passeio enfrenta no trânsito. É um pouco isso que acontece na Faria Lima. É uma demanda em que a gente precisa avaliar se há condição de ampliar o espaço sem descaracterizar o quanto o local é arborizado e agradável para caminhar, além da alta demanda. E a Faria Lima é só um exemplo. A Paulista é outro exemplo em que a gente vê que não é tão estressante, mas, ainda assim, há muita demanda o tempo todo, o dia todo, e a gente também é cobrado em relação a isso. Então, esse é um horizonte. A gente tem três situações que gosta de destacar e que não estão na mesma condição do restante da malha cicloviária: o eixo Faria Lima e Engenheiro Luís Carlos Berrini, a Paulista e a Eliseu de Almeida, por uma questão de como foram construídas. Elas precisam ser pensadas à parte, com um processo de licitação específico e uma visão própria para requalificar esses três locais, principalmente. A partir daí, replicar o modelo para onde a demanda for crescendo. A gente entende que a micromobilidade é uma solução que a cidade adotou. O usuário da cidade precisa se movimentar e adotou isso de uma maneira muito forte. O nosso cuidado, em relação a isso, não é com o veículo em si, mas com o pedestre que transita junto em alguns locais, principalmente quando se fala de ciclovia, e não de ciclofaixa. Acho que essa redução de velocidade que você comentou é uma possibilidade. E, já engatando no que a Ana Carolina estava falando, é isso, Ana Carolina. Eu estou desconsiderando todas as contribuições que pediram para aumentar para oito ou nove quilômetros por hora a velocidade em áreas compartilhadas. Eu nem poderia fazer isso se tenho uma resolução federal mais restritiva. Seria como legalizar 170 km/h quando a velocidade máxima permitida no país é de 120 km/h. Não faz sentido esse tipo de coisa. Essa questão de texto duplicado, a gente está tendo um cuidado mais específico em relação a isso. Identificamos essa situação nas contribuições também, e é uma coisa que já estamos querendo ajustar. Acho que vamos adotar a denominação "equipamentos autopropelidos" e manter a conexão com a resolução federal, até para não criar interpretações diferentes das previstas. Mas espero, e posso até ser voto vencido nessa discussão com os técnicos que conhecem mais da legislação específica do que eu, que a gente consiga segmentar melhor dentro da proposta, sempre adotando velocidades iguais ou inferiores às previstas na resolução federal. Não tem como fazer diferente. O principal pedido que a gente recebeu foi justamente o contrário: deixar, pelo menos, igual ao que prevê a resolução federal, diante das restrições que a gente estava propondo. Voltando um pouco

ao que o Matheus comentou, acho que essa situação da velocidade onde não há estrutura cicloviária foi importante para a gente perceber a visão do ciclista, não apenas do ciclista convencional, mas também daquele que utiliza bicicleta com pedal assistido, o verdadeiro pedal assistido, não motorizado, e que usa esse veículo para trabalhar. A gente tem observado bastante isso nos serviços de entrega, com a mobilidade assistida. Isso quando o trabalhador não é obrigado, por condição financeira, a utilizar as bicicletas da Tembici, que tem feito um trabalho excelente para suprir essa demanda, com modelos que possuem configurações específicas para atender quem trabalha com entregas de bicicleta, vamos chamar assim de "bicifrete", uma categoria análoga ao motofrete. A gente também conversou com eles sobre essa portaria e ouviu um pouco da visão deles e de como vêm administrando essa situação. Ana, eu vou esperar a gente chegar ao final para definir o que vai sair em termos de propostas de campanha e de fiscalização, quando estiver claro como vamos fiscalizar e o que será fiscalizado. Sobre campanha, o Sérgio Amaral está aqui. Tenho certeza de que vou falar no ouvido dele para desenvolver esse trabalho por meio da CET, com certeza. E a gente também vai buscar recursos para esse tipo de campanha, porque ela precisa existir. Não tem como ser diferente. Mas primeiro precisamos ter uma definição concreta para saber qual é a estratégia mais adequada a ser utilizada. Sobre o assunto, Rosa?

00:40:05 Rosa Maria M Marques Jodas: Não, eu vou complementar, Ricardo, o que você falou aí depois a respeito dessas duas perguntas, tá? Se você tiver mais alguma coisa, pode complementar.

00:40:14 Ricardo Airut Pradas: Não, pode complementar agora, já. A gente já parte para os próximos.

00:40:18 Rosa Maria M Marques Jodas: É que eu vi que o pessoal está falando muito da velocidade, porque aqui a gente colocou 20 km/h. Então, uma coisa que a gente tem que lembrar é que já existe um decreto municipal e, depois desse decreto, veio a resolução, que já estabelece essa velocidade. Então, na portaria, a gente não vai poder mexer nessa velocidade, a menos que o decreto seja alterado. Nós não podemos modificar essa velocidade que estamos regulamentando. Então, esse é um ponto importante. A outra questão é com relação à redução das velocidades das vias, fazer algumas vias com velocidade X e outras com velocidade Y. Quando a gente fez um plano de regulamentação de velocidades, reduzindo para 50 km/h, houve todo um estudo e um programa para isso, porque o próprio CTB, no artigo 61, já estabelece que, conforme as

características da via, a velocidade máxima permitida é X ou Y. Então, fica muito complicado você pegar uma via com a mesma característica, na mesma situação, e estabelecer velocidades diferentes. Para o usuário, isso fica muito difícil. Quanto mais regras você criar, mais problemas você traz, tanto para o usuário quanto para o poder público, na hora de fiscalizar e garantir o cumprimento dessas regras. Então, quanto mais padronizadas estiverem as velocidades, em conformidade com a legislação nacional, melhor. Porque a pessoa que sai de Taboão da Serra tem um critério para circular com o patinete lá e, chegando em São Paulo, encontra o mesmo critério. Isso também facilita para o usuário. Outro ponto que foi levantado é por que a gente não colocou as características dos equipamentos na portaria municipal. As características dos equipamentos são definidas pela legislação federal, e isso nós não podemos alterar. Esse é um dever da esfera federal, não cabe ao município modificar essas definições. E por que o ciclomotor apareceu? Porque era necessário estabelecer orientações e diretrizes para os Detrans registrarem os ciclomotores, que muita gente acaba confundindo. A resolução explica o que é um ciclomotor e o que é uma bicicleta elétrica. A bicicleta elétrica se equipara à bicicleta convencional. Ou seja, as regras da bicicleta convencional valem para a bicicleta elétrica, salvo algumas exceções previstas na própria resolução. Mas a bicicleta elétrica não pode ser confundida com o ciclomotor. Ela não pode ter acelerador manual; é necessário pedalar para que o motor forneça assistência e permita a circulação. O que muitas pessoas chamam de bicicleta elétrica, mas que, na verdade, é um ciclomotor, precisa ser emplacado, e o condutor deve possuir habilitação. Isso também está muito claro na resolução. Aí existe um problema sério, que até a Ana Carolina mencionou. Vendem ciclomotores como se fossem bicicletas elétricas, e isso realmente acontece. Acho que a legislação federal deveria atuar com mais rigor nessa comercialização, nessa fabricação, exercendo um controle maior, para que as pessoas, principalmente quem não conhece bem o assunto, não acabem comprando um ciclomotor pensando que estão adquirindo uma bicicleta elétrica. Outro ponto que a Ana Carolina também citou foi quando a gente falou, na portaria, sobre vias e áreas de pedestres. Vias e áreas de pedestres não podem ser consideradas calçadas. Elas têm uma definição própria no CTB. São vias destinadas prioritariamente aos pedestres, mas não são exclusivas deles. Então, não têm a mesma conotação de uma calçada. Essa definição é diferente. Era isso que eu queria complementar ao que o Ricardo já falou. Acho que, em relação aos equipamentos autopropelidos, ainda há muita coisa que realmente precisa ser ajustada e que também depende da legislação federal. Existem discussões em Brasília sobre isso, inclusive projetos de lei em tramitação. Acho que realmente precisamos aprimorar alguns pontos para que todos possam circular e

compartilhar os espaços de forma mais harmoniosa. E, claro, além de pensar no conforto, a gente precisa pensar, em primeiro lugar, na segurança das pessoas. Por exemplo, embora a gente considere importante o uso do capacete para evitar lesões, não existe uma obrigação legal nesse sentido. Tanto que, na resolução da Senatran, havia essa exigência, mas houve uma ação judicial que resultou na suspensão dessa previsão, justamente porque a legislação federal não estabelece essa obrigatoriedade. Então, só para vocês entenderem, muitas vezes a gente não pode extrapolar o que determina a legislação federal. Temos que obedecer a essas regras. Tá bom? Desculpem por ter falado demais.

00:46:48 Ricardo Airut Pradas: Eu falei que uma hora o pessoal do jurídico ia entrar aqui para falar que a gente não podia fazer algumas coisas, demorou 10 segundos.

00:46:56 Michele Perea Cavinato: mas aí a importância das campanhas, né? Você não tem como obrigá-los, mas a campanha é importante para a conscientização, para que parta do próprio usuário.

00:47:12 Mateus Humberto: Me permite só uma parte? Claro, Matheus, lógico. Eu só queria fazer um comentário sobre um ponto que o Ricardo levantou, sobre essa comparação entre o congestionamento de bicicletas e o de carros e motos. Eu, como professor de Transporte e Meio Ambiente aqui na Escola Politécnica, não posso deixar de lembrar que existe uma diferença muito grande. Não podemos comparar carros e motos parados no trânsito com bicicletas congestionadas na Faria Lima, porque existe uma regulamentação municipal para isso, há o PlanMob e a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que priorizam pedestres e ciclistas. Enfim, eu sei que estou chovendo no molhado, mas, além disso, o congestionamento de ciclistas e pedestres não mata, não polui e promove a integração com o transporte público. Então, Ricardo e colegas da SMT, por favor, não comparem o congestionamento de bicicletas com o de carros, porque não são situações comparáveis. Além disso, a gente é maioria, integra o transporte público, os deslocamentos a pé e ocupa menos de 2% do espaço viário. Então, não vamos fazer essa comparação e vamos reforçar o argumento de que precisamos ampliar muito a infraestrutura cicloviária. Era só essa observação que eu não poderia deixar de fazer, Ricardo. E não é uma crítica a você, é apenas para que esse conceito fique registrado. Eu sei que você conhece bem esse tema. A gente realmente não pode fazer essa comparação.

00:48:27 Ricardo Airut Pradas: Não, eu digo pelo sentimento de você querer ir e ter uma fila atrás de você.

00:48:32 Mateus Humberto: Mas não dá para comparar, Ricardo. Carro mata, carro polui, então é isso. Menos motor, sempre.

00:48:42 Ricardo Airut Pradas: Sem dúvida nenhuma. Não é mais aquele sentimento que você fala, eu estou na bicicleta, numa ciclovia agradável, que a gente poderia estar em uma velocidade melhor que a dos carros, eu estou aqui nesse sentimento. Mas isso que você falou é completamente incoerente. Nem posso acreditar que isso vai ser aceitado.

00:48:58 Vanessa Baboni: Só uma colocação aqui para o Mateus. É minha vez, é minha vez.

00:49:04 Michele Perea Cavinato: Até a Secretaria do Verde manifestou aqui.

00:49:08 Idernani do Carmo: Mas bicicleta também mata, viu, Mateus?

00:49:12 Vanessa Baboni: Gente, não vamos entrar nessa discussão, por favor. A gente vai para outro lugar. Acho que esse não é o fórum. Se a gente for falar sobre o que mata ou deixa de matar, vamos entrar em muitas outras questões. Então, vamos voltar. Posso? Vanessa, bom dia. Bom dia a todos e todas. Obrigada pela apresentação, Alberto, pelas considerações da Ana, pelas considerações do Ricardo e também da Rosa, corroborando, como disse o Mateus, chovendo no molhado. Mas faço aqui a minha manifestação dentro do Conselho com alguns pontos importantes. Uma fala muito importante do Ricardo foi que a cidade escolheu esse meio de transporte. Essa é a minha percepção, e depois meus colegas podem corroborar ou pensar diferente. A cidade escolheu, mas não se preparou para isso. A cidade não escolheu da forma como a gente gostaria que tivesse escolhido. Ainda temos muitas coisas desarticuladas e precisamos avançar muito. A sensação que eu tenho é que a cidade ainda não fez essa escolha de forma efetiva. Ainda precisamos escolher muito melhor essas outras formas de mobilidade. A gente não pode pensar de forma fragmentada. Isso está relacionado às questões de reduzir a velocidade das vias, das ciclovias, e pensar separadamente da circulação dos carros. Está tudo conectado. Por mais que os espaços estejam separados, eles se relacionam. A gente tem que pensar no pedestre, no ciclista, no ciclomotor, em todo mundo. Outra questão é o envolvimento das empresas de delivery nesse debate, como foi colocado pelo

Ricardo. Novamente, a gente tem empresas de delivery pagando mais para quem entrega mais rápido, incentivando a velocidade. Como é que a gente vai pedir para esse trabalhador reduzir a velocidade nas vias? Eu sei que a gente vive em um mundo capitalista, mas não dá para pensar de forma fragmentada. A gente tem que trazer isso para o debate e pensar na cidade como um todo. A adequação dos pontos de gargalo é fundamental. Se alguém ainda não foi à Faria Lima, principalmente para parar na calçada e observar o que está acontecendo, esses novos equipamentos, essas novas formas de mobilidade, sei lá como a gente pode chamar, porque não é bicicleta elétrica, é moto elétrica, é tudo aquilo que a gente já não sabe mais como nomear, porque todo mundo está misturando as categorias. Virou um caos. Não dá para circular. As pessoas passaram a ter uma mentalidade voltada para a velocidade e para a ultrapassagem. Você não consegue mais pedalar sem ter uma, duas, três ou cinco pessoas ultrapassando. E eu escuto coisas como: "Querida, sai da frente, eu quero passar". É isso que eu ouço nas ciclovias. Então, a gente precisa pensar urgentemente nesses pontos de gargalo. Se estamos falando de segurança, novamente entra a questão da visão integrada. Segurança em todos os lugares. Segurança na Faixa Azul, sobre a qual saiu recentemente mais uma informação, e já tivemos estudos apresentados aqui pelo nosso colega e professor Mateus. A gente está falando de segurança no trânsito, que precisa ser tratada de forma ampla. Então, acho que chegamos a um ponto em que precisamos olhar para o conjunto. Não dá para pegar apenas uma questão isolada e tentar resolvê-la. A gente precisa ampliar o debate. Uma consulta pública de apenas duas semanas para um tema tão importante é muito pouco. Em outros estados, as pessoas estão morrendo porque circulam na via e o ônibus não as vê. Então, esse debate é muito mais amplo. A gente não pode ficar olhando apenas para as ciclovias. A gente precisa ampliar essa discussão. Sobre fiscalização, gente, fiscalização... A gente não está conseguindo manter essa fiscalização e a educação no trânsito. Eu já trouxe aqui a questão dos motociclistas no semáforo. Eles não param. E aí eu trouxe esse assunto, e o Dalton até falou: "Ah, deve ser placa fria". Não é possível. Qualquer dia eu vou parar em um semáforo e filmar para vocês. A grande maioria dos motociclistas não para no sinal vermelho. Estou generalizando, mas, na maioria das vezes, fechou o semáforo, eles passam. Então, cadê a fiscalização? Cadê as câmeras do Smart Sampa, que poderiam registrar isso? A gente investiu muito dinheiro no Smart Sampa e não está conseguindo coibir esse tipo de infração. A gente não consegue atravessar a rua direito. A gente não consegue circular com segurança. Então, se estamos falando em ampliar a fiscalização, precisamos reconhecer que hoje já não estamos conseguindo fiscalizar o que acontece. Imaginem fiscalizar também todas as ciclovias e ciclofaixas. Será que vamos dar conta disso? É uma coisa para

a gente pensar. Vai ser necessária uma força-tarefa. Além da fiscalização, precisamos de educação. As pessoas vieram para esses novos equipamentos com mentalidade de carro. Eu falo isso porque é exatamente essa a impressão que eu tenho. Eu dirijo, não tenho carro, ando de bicicleta, mas essas pessoas vieram para as ciclovias e ciclofaixas com a lógica do carro: chegar mais rápido e passar na frente. Eu vejo isso na Avenida do Brasil todos os dias. Eles entram nas rotatórias em uma velocidade absurda, fazem cortes e colocam a vida das pessoas em risco. Então, isso é urgente. Muito urgente. E, para finalizar, a minha pergunta é para a Rosa. As características definidas pela legislação federal não podem ser alteradas. Tudo bem. Mas elas não podem ser discutidas? Não dá para a gente pensar em alternativas? Não é possível propor mudanças? Essa é a minha pergunta para a Rosa. Deixo aqui as minhas considerações. Acho que a gente precisa ampliar um pouco mais esse olhar, porque, se olharmos apenas para essa regulamentação específica e para a classificação dos equipamentos, talvez estejamos cometendo o erro de não enxergar a cidade como um todo. Obrigada, gente.

00:55:55 Rosa Maria M Marques Jodas: Vanessa, respondendo à sua pergunta. É o seguinte: a gente pode, sim, discutir isso. Os conselhos, as associações, ou qualquer pessoa, inclusive, podem encaminhar sugestões ao Congresso ou até à Senatran, como forma de sugerir, pressionar e buscar alterações na legislação para que essas questões sejam contempladas. No Congresso, por exemplo, há um projeto de lei recente em estudo que trata desse tema. Então, é importante que a sociedade civil, as pessoas que conhecem o assunto e têm interesse nele, também comecem a pressionar para que essa alteração aconteça. E você falou uma coisa importante, Vanessa. Você disse que chegaram os equipamentos autopropelidos, chegaram as bicicletas, e a cidade não se preparou. E realmente não está preparada. Por quê? Porque, até 1997, a bicicleta nem aparecia no CTB. Era como se nem existisse para a legislação de trânsito. Ela só passou a aparecer em 1997, com um capítulo específico. O pedestre também passou a ter um tratamento mais adequado. Então, a cidade de São Paulo foi construída sem pensar na bicicleta. E agora, com a cidade que a gente tem hoje, precisamos adaptar essa infraestrutura para inserir todos esses modais. E todos eles precisam circular. Todos querem circular. Assim como o ciclista reivindica o direito de circular, o motociclista também, o motorista de carro também, o ônibus também, e o pedestre também. Então, o que a gente tenta fazer é organizar essa convivência para que todos consigam se deslocar. O desrespeito existe em todas as categorias. Você vê motociclista passando no sinal vermelho, carro passando no sinal vermelho, bicicleta atingindo pedestre, pedestre atravessando fora da

faixa. Então, é uma questão generalizada de educação e de comportamento. A fiscalização, por mais que exista, não resolve tudo. E digo isso porque a gente fiscaliza motocicletas tanto quanto fiscaliza os demais veículos. A gente está nos cruzamentos, atuando diariamente. E, se compararmos com alguns anos atrás, as motocicletas hoje são muito mais fiscalizadas. Por quê? Porque houve vários ajustes, inclusive com o apoio da Polícia Militar. Antes, muitos circulavam com a placa levantada, coberta ou adulterada, e não havia equipamentos capazes de fiscalizar isso. Faziam o que queriam, e a gente quase não conseguia atuar. Hoje, elas são muito mais fiscalizadas. Então, nisso que você falou, você tem razão. A cidade não está preparada. E cabe a todos nós, tanto ao poder público quanto à sociedade, discutir essas questões e buscar formas de fazer com que todo mundo consiga circular. Todo mundo precisa se deslocar. E não adianta pensar apenas em uma categoria. Quando eu penso na bicicleta, preciso pensar também em quem compartilha aquele espaço comigo e de que forma todos vão conviver e circular ali com segurança. Esse é o grande desafio. E São Paulo talvez tenha um desafio maior do que qualquer outra cidade, porque, se você pega uma cidade do interior, com poucos veículos e ruas largas, é muito mais simples a circulação de bicicletas, patinetes e outros equipamentos autopropelidos. Agora, quando você pega uma cidade como São Paulo, com essas características e esse tamanho, comparada às demais cidades do Brasil, realmente é um grande desafio. Por isso, essa discussão é tão importante. Acho que vai ter que ser um passo de cada vez, até a gente conseguir chegar a um sistema mais seguro, em que as pessoas consigam se deslocar e circular pela cidade com segurança. Tá bom?

01:00:14 Michele Perea Cavinato: Obrigada, Rosa. Rick, você quer fazer algum complemento?

01:00:16 Ricardo Airut Pradas: Não, eu quero que a Aline fale para eu já pegar a Vanessa mais a Aline e retomar duas por vez.

01:00:27 Aline Pellegrini Matheus: Bom dia, bom dia, pessoal. Obrigada, Prada. Bom, eu vou tentar ser breve, tá? Mas eu gostei muito da fala da Ana Carol, de todos, na verdade, que colocaram suas opiniões, mas eu vou pegar um pouco, assim, me apropriar um pouco da fala da Ana Carol e da Vanessa, porque eu gostei muito das falas delas. E uma coisa que me chamou atenção, me chamou um pouco a atenção na sua fala também, Ricardo, é daquela coisa de esperar as promessas de campanha que vão vir aí para ver o que vai poder ser feito, né? Isso me chamou um pouco a atenção, porque, como assim, né? Esperar algumas promessas de campanha para fazer alguma coisa? Se a gente pode fazer alguma coisa antes, né? Outra coisa, já pegando o gancho na fala da Vanessa, se a gente

não poderia, assim, entendo o que a Rosa disse de que a gente pode mandar uma sugestão para o Congresso e tal, para a Senatran, mas eu acho que a Vanessa também tocou num ponto se a gente não poderia, de repente, reabrir essa consulta pública aqui, porque duas semanas, como a Ana Carol falou e a Vanessa reforçou, duas semanas foi muito pouco para essa consulta pública ficar aberta para a população opinar em tudo o que foi dito. Mas as minhas perguntas são afinal, quais serão mesmo as propostas que ficaram depois dessa consulta pública feita? Afinal, o que vai ser aproveitado das opiniões que a população deu e tudo mais dessa regulamentação? Porque, já que vocês fizeram a proposta e a população opinou, o que ficou e o que saiu dessa regulamentação? Em que ponto que a gente está daqui para frente? Quais serão os próximos passos dessa regulamentação? Porque a gente sabe que reduzir a velocidade é importante, já que a gente traz a bicicleta e o pedestre para uma escala humana das velocidades e tudo mais, limitar as velocidades é a parte mais importante aí, já que a gente tem que conviver com o micromodal, com os autopropelidos e tudo mais, a gente precisa, principalmente, reduzir as velocidades, tirar as bike elétricas, os autopropelidos, os patinetes das calçadas, definir como que vai ser feita essa fiscalização de tudo isso, que é o mais importante, embora a gente não tenha hoje fiscalização de quase nada no trânsito, principalmente no que tange a ciclovia, a gente não tem fiscalização de praticamente nada, a gente vive falando muito sobre isso na Câmara Temática da Bicicleta. O que a gente quer mesmo é saber como isso vai ser fiscalizado, quais tipos de campanhas que a gente vai ver sendo feitos para a educação do trânsito, principalmente de quem vai dirigir esses veículos que impõem maior velocidade, porque quem o pedestre, principalmente, não precisa da educação do trânsito, quem precisa é, no caso, o motorista, o ciclista, quem vai dirigir o autopropelido e tal, porque eles sempre vão oferecer mais risco para o pedestre. Então, qual tipo de campanha que vai ser feita, qual fiscalização que vai ser feita? É isso que eu esperava ver mais nessa reunião aqui. Tá bom? É isso. As minhas perguntas vão nesse sentido aqui. Obrigada.

01:04:39 Ricardo Airut Pradas: Tá, vamos lá. Vanessa, concordo com você. A ideia é sempre não pensar de forma fragmentada. Às vezes, porém, a gente precisa segmentar, porque é necessário concentrar esforços em um tema específico para que ele faça parte do todo. Mas, da forma como você colocou, está completamente correto. Pensando nesses gargalos, eu fico preocupado com um público muito grande que tem pouca representatividade. O Mauro Carvalho está na reunião? Acho que está. Estou falando dos pedestres. Há locais em que você vê que o pedestre está sendo pressionado por todo mundo. Justamente o usuário mais vulnerável não está sendo preservado, mas sim pressionado por

todos. Essa é uma preocupação que a gente discute bastante na assessoria técnica: quais estratégias utilizar para protegê-lo cada vez mais. Se você não consegue limitar a velocidade em todas as situações e, muitas vezes, também não consegue controlar o comportamento das pessoas, porque há usuários que se comportam de forma inadequada no trânsito, uma das saídas acaba sendo o projeto viário, impondo uma geometria que induza naturalmente à redução da velocidade. Isso faz parte desse pensamento mais amplo de que a Vanessa falou, de olhar o sistema como um todo e enfrentar os gargalos. Eu concordo com você quando disse que não são todos os motociclistas. Mas vou dizer outra coisa, Vanessa: toda vez que você para em um semáforo, seja como pedestre ou dentro de qualquer veículo, algum motociclista vai passar no sinal vermelho. Se houver o menor intervalo possível, ele passa. Eu acompanho isso diariamente, seja indo trabalhar de ônibus, seja na viatura da Secretaria. Em algum momento, fechou o semáforo, algum motociclista vai avançar o sinal vermelho, muitas vezes colocando o pedestre em uma situação de grande risco. Muito grande mesmo. Acho que a fiscalização por câmeras precisa ser ampliada, mas também precisa ser mais dinâmica. A estratégia de fiscalização tem que ser mais móvel. Aline, não sei se dei essa impressão, mas a gente não vai esperar promessa de campanha. Não é isso. O que a gente quer é colocar alguns temas, além da expansão da malha cicloviária, que é uma diretriz permanente nossa. Mas tudo isso depende de orçamento, então precisamos escolher as melhores estratégias. Neste momento, o foco da portaria é revisar a redação a partir de todas as contribuições recebidas. Depois ela vai para a equipe da Rosa, vou chamar assim, embora haja muitas outras pessoas envolvidas. Eles vão dizer: "Isso não pode", "Isso não cabe", "Isso vai gerar problema". Aí a gente refaz, encaminha novamente, ajusta outra vez. Existe também um componente político nesse processo, porque quem assina a portaria não é o Ricardo nem a Rosa. Quem publica é o secretário Gilmar. Caberá ao Ricardo e à Rosa convencer o secretário Gilmar das razões pelas quais estamos propondo determinada redação e da forma como ela está sendo construída. E o secretário Gilmar é uma pessoa com muitos anos de experiência na área de trânsito, desde a época de Campinas. Então, ele não é alguém que chegou agora e que vai simplesmente aceitar qualquer proposta sem fazer suas ponderações. Todo esse trabalho certamente passará pelo gabinete do secretário. A partir daí, Aline, é que vamos definir como será a fiscalização. Eu confio muito que a gente consiga desenvolver campanhas educativas pertinentes e que, quando nem a engenharia, por meio da geometria viária, nem a educação forem suficientes, a fiscalização possa atuar. Mas, para isso, como eu já comentei anteriormente na minha resposta à Ana Carolina, primeiro precisamos definir exatamente quais serão as velocidades, quais comportamentos serão exigidos e

tudo aquilo que a portaria vai estabelecer. Só depois disso é que conseguiremos pensar, principalmente, na estratégia de fiscalização. Campanhas educativas são um pouco mais simples de estruturar, assim como ações de educação para o trânsito. Já a fiscalização depende de definir qual será a estratégia, especialmente porque esses equipamentos não são emplacados e, em muitos casos, será necessário o apoio de órgãos com poder de polícia. Acho que era isso. Foi? Próximo?

01:11:14 Mauro Calliari: Bom dia, gente. É superimportante essa conversa. Nossa, foi ótimo você ter colocado uma pauta só, Michelle. E é muito bom contar com pessoas da Prefeitura que têm bastante informação e até participação na elaboração da legislação. Eu não vou me alongar em relação ao que já foi falado. Estou muito alinhado com o que o Matheus e a Ana Carolina trouxeram. Acho que o que eu gostaria de acrescentar tem a ver com o ecossistema dessa legislação, Ricardo e Rosa. É Rosa, não é? Ela não aparece muito bem aqui para mim. Acho que nem a imagem dela está aparecendo.

01:11:49 Rosa Maria M Marques Jodas: É que eu estou sem câmera aqui, eu tentei colocar, mas não consegui.

01:11:52 Mauro Calliari: Tá bom. Não, é que eu nem sabia quem você era, mas o Ricardo acho que te apresentou. Bom, eu tenho três pontos. Primeiro, em relação à consulta pública. O Ricardo falou bastante sobre a participação das pessoas. Mesmo com pouco tempo, houve bastante contribuição. Você citou várias pessoas dizendo que pode aumentar a velocidade, que precisa de capacete e assim por diante. Eu acho muito importante que o critério não seja apenas o número de opiniões. Suponho que não seja isso que vocês estejam fazendo, mas queria trazer a necessidade de trabalhar com dados. Uma conversa como essa, Ricardo, quando a gente está falando de legislação, precisa ser subsidiada por dados. Quantas pessoas estão passando hoje na ciclovia mais movimentada de São Paulo? Quantas estão de bicicleta? Quantas estão em equipamentos autopropelidos, com pedal, sem pedal? Quantas circulam acima de determinada velocidade? Eu não acho razoável a gente ter uma conversa dessa sem essas contagens. Acho muito importante que esse debate seja fundamentado. Até no vídeo que o nosso amigo Alberto compartilhou aqui, havia uma pessoa dizendo que isso é "mimimi de pedestre". Eu não sei se é ou não, mas acho que vocês devem saber. Por isso, considero importante fazer essa contagem. Talvez a Câmara Temática de Bicicleta possa ajudar, assim como a Câmara Temática de Mobilidade a Pé. Acho que isso deveria ser o ponto de partida. Dados sempre. Essa conversa fica muito fragilizada sem dados. A gente fica discutindo se deve

ser seis quilômetros por hora, cinco, vinte ou vinte e dois, quando o correto seria olhar o que está acontecendo hoje. Vamos pegar três ou cinco trechos, um em uma área mais central, outro em uma área mais periférica, e verificar o que realmente acontece. O segundo ponto é em relação à fiscalização. Acho importante o que a Rosa falou sobre padronizar na Região Metropolitana. Mas, como São Paulo é, de longe, a cidade com a maior frota e maior volume de deslocamentos, São Paulo deveria liderar esse processo. Então, Rosa, suponho que a conversa com os secretários de transporte dos demais municípios da Grande São Paulo devesse partir justamente desta consulta pública que está sendo realizada aqui. Pelo que eu saiba, nenhum outro município está fazendo algo semelhante. Então, que os outros municípios passem a se alinhar com São Paulo em relação a isso. Também fiquei com a impressão de que a fiscalização será definida apenas depois de concluída a legislação. Na minha visão, isso deveria vir junto, ou até antes. Porque quais são os equipamentos que hoje conseguem medir a velocidade de uma bicicleta em uma ciclovia? Quem os utiliza? Onde eles estão? Quantos existem? Acho que isso deveria estar previsto, nem que fosse como um anexo ou apêndice da regulamentação. Caso contrário, a norma corre o risco de não produzir efeito. É exatamente o que acontece hoje. Você acabou de falar, e eu concordo plenamente. Qualquer pessoa que fique vinte minutos em um semáforo vai perceber que não é uma motocicleta que avança o sinal vermelho. São dez, vinte. E agora muitos motociclistas ainda encaram o pedestre. Eu sou aquele que abre os braços e pergunta: "Como assim?". E sempre vem um xingamento. Como a reunião está sendo gravada, não vou repetir exatamente, mas termina sempre da mesma forma. Já fui xingado na Penha, na Freguesia do Ó e no Centro exatamente com a mesma expressão. Brinco que deve haver uma regra no Contran para que o xingamento termine daquela maneira. Então, acho que a fiscalização realmente deveria estar vinculada à regulamentação. E, quanto à questão das entregas, me permita, Vanessa. Eu entendo que as pessoas trabalham com pressa, que existem circunstâncias e urgências, como alguém indo para a maternidade, por exemplo. Mas, na minha cabeça, fiscalização é fiscalização. Ou a gente fiscaliza todos ou não fiscaliza ninguém. E hoje o que acontece, na prática, é que quase nada é fiscalizado. Para terminar, o terceiro ponto é sobre os pedestres. Acho que estamos olhando muito para o eixo da ciclovia e pouco para o eixo dos cruzamentos. É importantíssimo lembrar que hoje está difícil atravessar uma ciclovia, assim como está difícil atravessar uma rua. Já que estamos discutindo ciclovias, isso nos leva novamente à fiscalização, mas também à sinalização. E aí, Sérgio, que está aqui na reunião, acho ótimo que existam campanhas educativas. Mas a campanha corre o risco de acontecer como a do Maio Amarelo: ninguém mede o resultado. Coloca-se um

mímico na Rua Boa Vista, quando alguém comentou aqui que a Boa Vista poderia, na verdade, ter uma calçada maior. Então, as pessoas continuam circulando por ali e o mímico parece até estar tirando sarro delas. Na minha visão, a sinalização é tão importante quanto a própria regulamentação. E hoje praticamente não existe sinalização. A gente vai à ciclovia da Faria Lima, que é a que eu frequento mais, mas isso também acontece em outras, e não há nada indicando claramente que o ciclista ou o condutor deve parar para o pedestre atravessar. Existe apenas a pintura no chão, mas ela é solenemente ignorada por todos. Seja ciclomotor, seja bicicleta, praticamente ninguém para o pedestre atravessar nos cruzamentos. Então, na minha opinião, esses dois apêndices são fundamentais: um sobre sinalização e outro sobre fiscalização.

01:17:23 Michele Perea Cavinato: Ricardo, foi bem complexo. Você quer fazer o próximo? Gilberto.

01:17:36 Gilberto de Carvalho: Bom dia a todos. Eu tinha enviado algumas perguntas para a Michele alguns dias atrás, mas parte delas já foi comentada aqui, até porque elas também tinham relação com um documento feito pela Cidade a Pé. Então, a própria Ana Carolina já colocou boa parte delas, porque elas vinham da discussão que nós tivemos dentro da Cidade a Pé. Mas, reunindo tudo que foi falado até agora aqui, eu queria chamar a atenção para alguns pontos. Acho que quase todo mundo aqui considera qualquer tipo de alternativa ao automóvel como algo bem-vindo. Só que a gente precisa ter claro que a entrada dessas alternativas precisa vir junto com a melhoria da segurança no trânsito, para não trazer mais um elemento de conflito. Então, acho que esse é o ponto primordial da própria portaria. Eu acho impossível isso acontecer sem se repensar o espaço viário. E repensar o espaço viário é tirar espaço do automóvel. Me desculpa, não é derrubar árvore, não é isso. Se você está tendo uma demanda grande com a entrada de outro tipo de mobilidade que oferece, de qualquer maneira, menor risco para os usuários mais frágeis, você vai ter que ocupar não o espaço do pedestre, não o espaço das bicicletas. Você precisa ampliar esse espaço. Eu acho que isso é essencial. Então, eu sinto que sair com uma portaria, sabendo que esses equipamentos estão entrando em grande quantidade, com preços baixos, e que milhares deles estão chegando todos os dias, me preocupa muito pelo uso que eles estão tendo pelos aplicativos. Eu vejo muita garotada, provavelmente com menos de 18 anos, que já trabalhava no iFood de bicicleta e que já está andando com esses equipamentos motorizados. Inclusive, fortemente, pelo menos na minha região, utilizando as calçadas. Eu já vi, em uma esquina, um rapaz entrando em alta velocidade com um ciclomotor. Por último, em relação a essa portaria, nós fizemos todas essas observações, principalmente as questões

relacionadas às definições. A gente sabe de toda a legislação federal, mas essa portaria é o documento que será mais divulgado. Se essa portaria não ficar clara, ela vai permitir justamente esse tipo de interpretação equivocada. Para a pessoa comum, para quem vai utilizar o equipamento, ela pode entender, por exemplo, da forma como está agora, que pode circular na calçada. Se nós, que estamos conversando entre pessoas que acompanham mobilidade e que até temos algum domínio de termos utilizados por quem já tem experiência na área, temos dúvidas, imagina para a população em geral. Essas diferenciações não existem para a maioria das pessoas. Então, quando se fala em área de pedestre, eu acho que, se você perguntar de forma geral para a população, muitas pessoas vão entender que inclui calçada. Se começar a se discutir o que pode ser feito em uma área de pedestre, isso automaticamente pode gerar, inclusive entre pessoas do próprio Conselho, a compreensão de que andar na calçada é permitido. Aliás, isso já é comum com bicicletas. Você vai caminhando até o Parque Ibirapuera e vê quantas pessoas circulam pelos trechos onde não há ciclovias, montadas sobre a calçada. Atravessam faixas de segurança montadas. Pegam ali na entrada do Portão 9, onde tem o monumento, e circulam por calçadas estreitas, cheias de obstáculos. Ali há uma grande chegada de pessoas, e todo mundo segue montado, passando rapidamente. Então, me preocupa muito que o espaço do pedestre, que já é exíguo e extremamente pouco adequado, seja ainda mais prejudicado. Por último, eu queria chamar a atenção para uma questão também relacionada às velocidades máximas. Nenhum transporte em São Paulo, com exceção do metrô, anda a mais de 16 km por hora. Nenhum. Então, nós ficamos discutindo velocidades de 30 km por hora, que para muitos são consideradas muito baixas. Imagina, 30 km por hora. A média de velocidade nessa cidade é em torno de 15 km por hora, seja para o carro, seja para os ônibus. Até nos corredores, eles atingem, se não me engano, algo em torno de 16, 17 km por hora, que é o que temos atualmente. Então, a gente precisa ter em mente essas velocidades. Não existe espaço para desenvolver velocidades maiores. Fim de conversa. Vamos pensar também a questão das velocidades um pouco por esse lado. Ou quem está com pressa, ande de metrô, que é o transporte que ainda consegue andar mais rápido.

01:24:26 Ricardo Airut Pradas: Tá, vamos lá. Matheus, obrigado. Obrigado porque eu ia citar a pesquisa que a gente está ralando para conseguir. Foi um inferno para conseguir colocar em pé, e você colocou no site. Mauro, a gente está tentando fazer uma contagem em 218 pontos. O objetivo é justamente conseguir dimensionar onde essa demanda está aumentando. Tirando Faria Lima e Paulista, onde estão esses outros espaços que a gente não vê, em que a demanda, que

muitas vezes não sai na imprensa, está acontecendo? Quero agradecer também a parceria que a gente tem feito com a Ciclocidade. A gente vem conversando desde dezembro para conseguir aproveitar a emenda. Foi uma coisa de responder no Natal para a gente conseguir aproveitar esse recurso. A gente não conseguia colocar isso em pé. Tem outro projeto, voltado para pedestres e veículos também, que é uma parceria que estamos fazendo com a USP, por meio de um termo de cooperação. Ele precisa passar pela SP Parcerias, porque os semáforos agora são da SP Parcerias. Eles vão fazer testes com a travessia semaforizada e com uma solução que não precisa da botoeira, além de outras possibilidades que permitem também fazer essa contagem. Então, são duas frentes que a gente está gerenciando, além de uma tentativa que queremos fazer junto com a Secretaria de Segurança para viabilizar esse tipo de contagem por meio das câmeras. Mas aí precisamos avaliar como colocar essa tecnologia, se é possível integrar essa tecnologia da USP dentro da estrutura do Smart Sampa. Esse é um caminho um pouco mais longo. Mas, efetivamente, concordo com você, Mauro. A Ana Carolina falou sobre a velocidade da pessoa, que é 4,2 km/h, então 5 km/h é uma referência. Estamos falando de padrões. E o que estamos vendo é uma cidade que todos nós concordamos aqui que saiu do padrão. Antes, era veículo, algumas bicicletas e automóveis. Agora, você tem desde skate motorizado até Segway, patinete e ciclomotor. Efetivamente, como o Gilberto falou, as pessoas estão optando por outras alternativas. A Faria Lima é um exemplo disso. Não é por acaso. É insano, com aquele monte de retornos na Faria Lima, ficar girando, girando, girando e não chegar a lugar nenhum, porque tudo está sempre parado. Quem trabalha na Faria Lima já chegou a esse ponto: não quer nem tirar o carro do estacionamento, para quem vai de carro. Eu conheço muitos arquitetos formados comigo que trabalham na Faria Lima e, para ir de um lado para o outro, pegam o patinete, vão para outro escritório, fazem a reunião e voltam de patinete, quando não fazem tudo on-line. Então, essas opções vão surgindo. Eu compartilho dessa sua visão, Mauro. Acho que está se discutindo pouco quem atravessa, e não apenas quem anda. No veículo, acho que a discussão precisa considerar quem está fora dele. Existe uma Câmara Temática, e a gente que acompanha a maioria delas percebe que é uma câmara muito menos frequentada pela população do que as outras. E deveria ser mais frequentada, porque a maioria das pessoas é pedestre. Essa é um pouco a visão. Concordo, Gilberto. Vai chegar um momento em que repensar o espaço viário será readequar o espaço destinado ao leito carroçável. E aí entram o transporte público e o veículo particular também. E por que não uma parte do espaço das motos, que já ocuparam uma parcela do espaço que antes era destinado aos veículos de quatro rodas com a Faixa Azul? Acho que essa tomada de decisão

começou pela moto e, em algum momento, o planejamento da CET vai ter que se debruçar para entender qual é a melhor estratégia para redistribuir esses espaços conforme a demanda. Alguém colocou no site que a demanda sempre vem primeiro. Acho que isso é uma característica de São Paulo. As pessoas vão construindo para depois chegar o arruamento, o saneamento básico e outras estruturas. Essa lógica perversa vai acontecendo de alguma maneira. E, para tocar no ponto que o Gilberto falou, a gente se deparou com a dúvida na interpretação do texto, entendida por algumas pessoas como mais um obstáculo a vencer na elaboração da portaria. Quando começamos a escrever, tínhamos clareza de como deveria ser, mas percebemos que não estava tão claro assim. E não foi apenas uma pessoa que teve essa dificuldade de entendimento. A gente vai se debruçar também sobre isso. E é verdade o que você falou: ninguém anda a uma velocidade comercial superior a 16 km/h na cidade. É uma realidade. Se você quiser mais do que isso, talvez seja melhor ir correndo. Se tiver boa condição física e puder tomar banho no local onde vai chegar, é melhor correr. Você consegue uma velocidade maior do que esses 16 km/h, de maneira geral.

01:30:55 Vanessa Baboni: Ricardo, talvez essa deva ser o mote da campanha.

01:30:59 Ricardo Airut Pradas: Nossa, esse é um bom. Geração saúde, correndo você chega mais rápido. Eu lembro que a gente lutou bastante, a gente media constantemente velocidade de corredor de ônibus e era muito por aí, Gilberto. 24, 25 por hora era o máximo que a gente conseguia. E assim, com coordenação semafórica, onda verde etc.

01:31:27 Gilberto de Carvalho: É um bom momento de pensar em restringir a velocidade geral nas vias mesmo. Não só para os propelidos.

01:31:34 Ricardo Airut Pradas: Não, mas eu acho que existe o sentimento de que você está sendo prejudicado por não poder andar mais rápido. Eu acho um pouco insano, mas, assim, eu falo: você não está conseguindo andar mais rápido. Por que você quer essa velocidade maior se você não consegue andar mais rápido? Na Marginal, quando houve a alteração, a gente ficava olhando: "Mas vai conseguir desenvolver?". Desenvolve de madrugada. Mesmo assim, de madrugada, tem dias da semana em que há uma série de caminhões graneleiros chegando do Sul para fazer distribuição, passando pela cidade, e a madrugada fica impossível de circular. É uma loucura. Enfim, vamos para o próximo.

01:32:39 Renan Villarta: Só vou fazer uma colocação muito rápida, não é nenhuma pergunta. Eu acho que, no dia de hoje, todos os meus colegas fizeram falas muito qualificadas, muito estruturadas, muito profissionais, e eu gostaria

muito de pedir aos funcionários públicos presentes que realmente escutem a gente quando a gente fala dessa forma. Porque, quando a gente não se sente escutado, quando a gente não se sente representado nesse momento em que fazemos falas tão qualificadas como as que tivemos até agora, acabam vindo próximas reuniões em que as opiniões e as falas são mais exacerbadas, mais agressivas, mais desrespeitosas, beirando realmente uma situação muito ruim. Então, é isso. Por favor, escutem a gente quando colocamos as questões dessa forma. Façam com que a gente se sinta ouvido quando trazemos essas contribuições. Porque, senão, depois fica parecendo que a gente está mais brigando do que realmente lutando por algo em comum. Quero agradecer muito a todos que falaram até agora. Eu não consigo elevar o nível dessa discussão mais do que as pessoas que já se manifestaram. Agradeço muito, porque hoje é uma das reuniões em que eu me sinto muito orgulhoso e muito contente de fazer parte deste Conselho. Vocês mandaram muito bem. Foi incrível. Obrigado, gente.

01:34:10 Michele Perea Cavinato: Renan, acho que nós temos que agradecer. Isso a gente faz questão sempre, nós respeitamos muitos conselheiros. Esse espaço é para isso, esse espaço é para ouvir e trazer técnicos que possam dar esse retorno a vocês, que possam dar todo o suporte e atender. Eu sei que vocês não falam por vocês, estão aqui porque foram eleitos e representam um grupo. Eu não sei se alguém quer complementar.

01:35:04 Suely Ramos: Bom dia a todos. Tudo bem. Tudo bem. Eu estou apenas querendo ter a oportunidade de fazer minhas as palavras do senhor Gilberto de Carvalho. Os demais também fizeram colocações muitíssimo importantes para a questão desses assuntos na nossa cidade. E quero acrescentar o seguinte: as pessoas têm colocado, dado exemplos, da Avenida Faria Lima, Avenida Paulista, Eliseu de Almeida, se não me falha a memória. E eu quero colocar o seguinte: eu moro aqui na Mooca, na mesma rua da Subprefeitura. Na calçada oposta ao meu condomínio, já existe há algum tempo uma ciclofaixa. Tenho percebido, há algum tempo, que essa ciclofaixa é a mesma coisa que se ela não existisse. Portanto, o autopropelido, o patinete, a bike, tudo anda ou circula somente pela calçada. Eles acabam competindo com as crianças que vêm da escola. Só dentro da Subprefeitura da Mooca, nós temos duas escolas infantis. Tem também um outro EMEI. E temos idosos, muitos condomínios onde as crianças, sem que os pais percebam, soltam da mão e já vão para a calçada. A circulação desses meios de transporte é demasiadamente alta. Eu tenho a liberdade, é claro que sou xingada, quando estou na calçada e me deparo muitas vezes com essas circulações indevidas. Eu digo logo: "Ali está a ciclofaixa, use a ciclofaixa". E a gente ouve, em contrapartida, apenas palavrões. Porque a falta de educação e a falta de

colaboração imperam, infelizmente, em toda a nossa São Paulo. Com isso, eu quero finalizar dizendo que é muito importante, sim, que todas essas pessoas que estão aqui participando se preocupem com as regras a serem respeitadas e com as campanhas educativas. O motoqueiro também, às vezes, vem entregar aqui no condomínio e entra com toda velocidade para parar na frente do condomínio. Então, me desculpem, meus colegas. A preocupação é grande. Era só isso que eu queria colocar e acrescentar. Muito obrigada pela participação e pela fala de todos. Todas as falas foram muitíssimo importantes. Obrigada.

01:38:26 Michele Perea Cavinato: Obrigada a você, Sueli. E se manifestar mais vezes.

01:38:33 Suely Ramos: Farei o possível, ok?

01:38:37 Ricardo Airut Pradas: Tá, deixa eu ser breve aqui. Renan, eu acho que essa sua colocação é pertinente dentro do que a gente está tendo em mente. A gente tenta dar o retorno do que está sendo feito, encaminhando todas as demandas que são passadas em cada uma das câmaras temáticas. E, efetivamente, a gente tem se proposto a participar aqui de uma maneira muito assertiva. E, lógico, quando há críticas, e muitas críticas são pertinentes, a gente ouve e tenta encaminhar uma outra alternativa. Agora, as coisas são diferentes quando há uma crítica que não é pertinente. Várias vezes a gente já ouviu coisas que não estavam sendo feitas e, depois, foi lá e mostrou que estavam sendo feitas. Porque, muitas vezes, a percepção é de que não existe, de que não foi encaminhado e de que não foi dada vazão ao que foi colocado aqui pelos conselheiros. Ou, ainda, de que não se chegou a um termo que desse uma solução que fosse adequada. E aí a gente só tem que trabalhar mais para dar essa solução adequada. Mas, pelo menos da parte da SMT, o secretário Gilmar faz questão da participação, inclusive por conta de ter aberto uma consulta pública por uma portaria, que é uma parte legislativa muito, muito menor do que um decreto, do que uma legislação municipal e do que as resoluções federais. A intenção foi justamente ter o máximo de contribuições possível. E, haja vista que foi assertiva e acertada, dado o número de contribuições que a gente recebeu, veio também o pedido de que se tenha mais tempo de contribuição. Essa é uma demanda que precisa ser encaminhada também ao secretário Gilmar, via CMTT, para que ele avalie como tratar essa situação. É verdade. Acho que, em muitos casos, como o que o Gilberto falou junto ao Ibirapuera, existe muita gente que não se sente confortável com a bicicleta enquanto veículo. A pessoa acha que é algo de lazer e tem o receio, entendendo que o único lugar seguro é a calçada. Eu acho que faz parte da educação de trânsito a gente tentar deixar isso claro: a

rua é leito viário, é espaço de circulação. O veículo bicicleta, eu, de bicicleta, já fui amplamente xingado, falando "sai daqui", quando estava no viaduto transformando a Marginal Tietê. E a ideia do motorista que me xingou era que eu tivesse que ir pela calçada. O que a Sueli me falou sobre as vezes em que ela é xingada me lembrou do Mauro. É um fato: as pessoas perderam um pouco o discernimento de simplesmente virar a cara e falar "deixa eu seguir minha vida" e passam a xingar, porque querem extravasar de alguma maneira, sei lá por qual motivo, sendo que estão erradas.

01:42:35 Alberto: Oi. Então, tem outros trechos na análise da proposta, se ela foi atualizada recentemente, mas, por exemplo, a questão de forçar os autônomos a rodarem a 20 km/h em vias de 40 km/h. Isso, eu acho, que é pedir para acontecerem problemas. No mínimo, deveria ser permitido que as pessoas rodassem na velocidade da via, como vocês mesmos mencionaram. Eu só queria deixar isso registrado, porque é um dos pontos mais preocupantes para a gente. Fora o fato de que obrigar, proibir as pessoas de usarem as vias de 50 km/h vai obrigar todo mundo a ser meio que um engenheiro de via toda vez que tiver que sair de casa ou do trabalho para ir a um lugar que não esteja acostumado, porque vai ter que ir lá, ficar projetando no mapa, no Google, sei lá onde, quais são as vias de 50 e quais são as de 40. Eu sei que a maior parte das vias da cidade é de 40 km/h, mas elas são entrecortadas pelas vias de 50 km/h. Por exemplo, aqui na Zona Oeste, que é onde eu moro, mas é uma região que eu conheço mais, a gente tem três corredores principais, que são a Eliseu de Almeida, a Francisco Morato e a Giovanni Gronchi. Os três têm calçadas impossíveis e eu já vou entrar na parte da calçada, calma. Todos os três têm corredores de ônibus. O mais saudável ali para o pessoal da mobilidade elétrica é a ciclovia da Eliseu de Almeida, que eu uso frequentemente. Mas, para conseguir chegar até a Eliseu de Almeida, eu preciso atravessar uma série de ruas que são de 40 ou 50 km/h. Senão, eu tenho que pegar o meu monociclo, colocar os 50 kg na cabeça e ir andando. Não tem muito o que fazer. Eu acho que seria muito bom que essa lei tivesse vindo antes, mas hoje os veículos evoluíram muito. Eles estão muito mais seguros. Se a preocupação é a segurança dos pilotos, nós dizemos de 50 km/h. Se existe essa preocupação também, talvez fosse o caso de se discutir, no nível federal, a exigência de CNH, de outros itens, com exames próprios para cada modal, monociclo, patinete. Eu sei que é um mundo ideal, mas acho que a discussão deveria ser feita por modal e não novamente sobre colocar tudo no mesmo pacote. O segundo ponto, sobre andar em calçadas, eu vi muita gente preocupada aqui e concordo, é legítimo. É extremamente necessário haver calçadas. Eu mesmo fico, perdoem a palavra, muito irritado, porque existe um

monte de postes, inclusive aqueles do Autorama, que foram implantados na cidade inteira e viraram meme, que não deixam espaço para as pessoas andarem. Mas a questão da calçada, em alguns casos, é fundamental. Por exemplo, voltando para onde eu conheço bem, que é a Zona Oeste, há a questão do cruzamento entre a Corifeu de Azevedo Marques e a Vital Brasil. A ciclovia acaba no meio de uma calçada e a via ao lado é de 50 km/h. Eu não sei como faz. Do nada, você obriga a pessoa simplesmente a descer. É inviabilizar o transporte todo. Eu acho que a questão de limitar as pessoas a não rodarem nas vias de 50 km/h é um problema sério, porque não tem como fazer isso se a pessoa precisa atravessar uma zona para outra da cidade sem muita engenharia de trajeto. Existem aclives enormes. Você forçar uma pessoa a andar a 20 km/h em um aclive como esses que existem, às vezes, para cruzar a Faria Lima, fugiu o nome das ruas agora, mas há uma rua que é assim, sendo que você poderia ir pela ciclovia percorrendo um outro caminho que não é tão inclinado, é uma situação complicada. Eu acho que precisa, como o Mauro comentou, de um levantamento muito sério sobre que tipo de incidentes, se é que está havendo muitos incidentes graves, entre autopropelidos, pedestres e ciclistas. Na minha visão, não há. Eu percorro, às vezes, a cidade todos os dias e, nas situações em que vejo algum problema, geralmente envolve moto e carro, basicamente. A gente está tratando também as pessoas. Precisa tratar as pessoas um pouco mais de... Não sei se a gente está infantilizando muito a cidade, porque, uma vez que você está na rua, usando a infraestrutura, você tem que saber compartilhá-la. É preciso dar os meios para as pessoas saberem o que é possível e o que não é. Talvez uma campanha de educação, antes de sair baixando qualquer regra, seria útil. E, só para lembrar um pouco, essa questão da micromobilidade é muito recente. Foi comentado aqui sobre a mentalidade do carro. Sim, concordo: as pessoas saíram do carro e começaram a andar de autopropelido porque perceberam que dava para ir mais rápido do que ficar dentro do carro parado. Mas isso é uma lógica que acaba com o tempo, e a pessoa acaba internalizando. Não é apenas uma questão de legislação, de poder ou não poder. Ela vai se adaptando à via, vai se adaptando às condições e, automaticamente, vai reduzindo a velocidade. Faz parte do aprendizado. Pode ser que esteja havendo problemas com esse pessoal que migrou recentemente. Talvez esse seja um ponto a ser colocado em uma pesquisa: pessoas que saíram do carro para o micromodal e pessoas que saíram da moto para o autopropelido. Mas é uma questão que naturalmente tende a diminuir com o tempo. É isso. Desculpa, mais uma coisa. Me alonguei, perdão. Áreas de lazer, por exemplo. O meu entendimento do texto da proposta é que a gente será proibido de rodar no Minhocão quando ele estiver fechado para os carros e que seremos proibidos de rodar na Paulista quando ela estiver fechada.

E em áreas semelhantes, como os calçadões do centro da cidade. Por que as bicicletas vão poder continuar fazendo isso e a gente não? O meu ponto não é nivelar para baixo. Eu quero nivelar para cima. Existem muitos incidentes que acontecem no Minhocão, por exemplo. Então, se definiu uma regra dessas para o Minhocão ou para a Paulista, sendo que esses espaços já são naturalmente cheios de pessoas? Eu nunca vi ninguém apostando corrida na Paulista cheia de pessoas. Enfim, se os ciclistas podem continuar circulando por lá, por que a gente não vai poder? É isso. Obrigado.

01:50:06 Ricardo Airut Pradas: Só uma questão. Você falou Eliseu de Almeida com o Capital Brasil, ou é Corifeu?

01:50:14 Alberto: Eu vou procurar no Google Maps aqui e te ponho no chat.

01:50:17 Ricardo Airut Pradas: Eu tenho certeza de que é Corifeu, porque Itaú Brasil com Eliseu de Almeida não cruza, cara. Eu trabalhei pelo menos quatro anos nessa região da cidade.

01:50:24 Alberto: Acaba a ciclovia.

01:50:41 Leandro Frenham Chemalle: Oi, gente. Bom dia, tudo bem? Eu queria, na verdade, só... Eu comentei sobre isso umas reuniões atrás, relativo principalmente a... quando você vai descer em alguns corredores ou em alguns pontos que têm ciclovia próxima, e a questão da sinalização e da segurança, que foi falada algumas falas atrás. Eu lembro que uma vez eu apresentei aqui uma situação que aconteceu lá na Faria Lima, naquele ponto à esquerda, o único ponto que a gente tem ali na Faria Lima, onde você tem muitos... como fala? Os patinetes estacionados. Só que tem uma outra situação que acontece lá e em alguns outros locais também. Quando você tem uma fila de ônibus parada no farol, os ônibus abrem ali no corredor para você descer já fora da área onde é o ponto, da área onde você tem ali o piso do ponto de ônibus. E tem uma parte ali na Faria Lima onde você desce e praticamente cai na ciclovia. E qual é o problema ali? Você sabe que, quando você vai descer do ônibus, principalmente quem tem mais idade, você tem aqueles segundos de desatenção, principalmente quando o piso é elevado, até a pessoa chegar ao chão, ela olhar para o lado, porque ela está acostumada a descer do ônibus em uma calçada. Só que ali ela não desce na calçada, ela desce praticamente na ciclovia. E eu já presenciei, e já quase fui, mas teve um evento mais rápido, gente sendo praticamente atropelada por uma bicicleta, um patinete ou um autopropelido qualquer ali naquele trecho. Porque é um trecho que não está preparado para ser um ponto de ônibus onde você desce ali. Então, aquele é um ponto exemplo, que é o finzinho da Faria Lima, onde

you have the point on the left, where you would need a traffic adjustment to expand the sidewalk where the pedestrian descends. Because the pedestrian, which is the natural path? Because it is land, it is to descend from the bus and already go to step on the cycle lane. Only that there is no traffic light. The cycle lane is running for both sides as if it were a normal street. Then, this is an example, but I believe that you should have in the city other points where you have the cycle lane or cycle lane, where the self-propelled will be passing, where it is necessary some type of signaling. Because I see there daily, if you stop and stay some minutes there, in the peak hours, seeing many people descend from there, you will see people being hit or almost hit by some skateboard or some other self-propelled. Then, it is more this contribution that I wanted to place. When people talk about the question of speeds, I think that, for example, there is a local where it should be signaled and reduced the speed, for what Ana said, five per hour, ten per hour, something like that. Because it is a local where you always have pedestrian walking, because the pedestrian comes from the bus that finished descending there. And I think that, with certainty, you should have other places in the city where you can have this type of conflict of lanes and that maybe it would be interesting to have, independently of the regulations that people will have in the future, but in an emergency way, a signaling for speed reduction. That is a section that I think is critical, but, with certainty, it is a question of a study to see other sections where something similar happens, of a passenger from the bus descending and facing a cycle lane, without being prepared to look for both sides, let's say it like this.

01:54:45 Michele Perea Cavinato: É isso. Acho que esse conjunto terminou, Ricardo.

01:54:48 Ricardo Airut Pradas: Nossa, tem o João Moreirão ainda, né?

01:54:51 Michele Perea Cavinato: Não, tem os dois. Sim, ainda tem o Moreirão, mas não quer comentar o que foi falado pelo Alberto, quer juntar o João?

01:54:58 Ricardo Airut Pradas: Vamos lá. Essa de 20 para 40 km/h é uma demanda geral. Eu vou dizer que uns 30% das considerações que eu ouvi nas contribuições são sobre essa questão da velocidade. Eu, vou falar por mim, não vou colocar como um gabinete da... A gente viu essa questão de você colocar, incentivado, o outro perigo em via arterial como uma preocupação. E, essencialmente, 50 km/h está em vias arteriais, Alberto. Eu acho que a gente precisa repensar do jeito que você falou. Eu chego numa situação em que eu não tenho o que fazer. Eu não posso dar um beco sem saída para quem está utilizando a estrutura e tem que se movimentar. Mas essa velocidade das vias arteriais era

um pouco da preocupação da gente quando pensou nessa situação de limitar, às vezes, de 40 km/h, no sentido de você não deixar esses veículos ficarem competindo com o tráfego mais pesado e mais incisivo de vias arteriais. Eu acho que isso é uma questão que a gente pode também rever e fazer de uma maneira um pouco diferente, como foi com fretados, em que você não impediu ele de circular nas vias arteriais, mas elencou uma série de possibilidades de vias onde seria interessante não ter e proíbe nesses locais. E aí, pensando efetivamente em segurança, eu acho que tem condutores e condutores. Não vou comparar você com alguém de 14 anos que pode ter acesso ao mesmo tipo de autopropelido e, com certeza, não vai ter o mesmo tipo de habilidade. É um pouco por aí, mas isso a gente precisa se debruçar nessas contribuições e entender qual é o caminho que não vai dar um dead-end para quem utiliza o autopropelido também. De maneira nenhuma eu acho que tem que rodar no calçadão, no elevado fechado, na Paulista, rua aberta. É a rua aberta para todo mundo que não é um veículo de passeio ou transporte coletivo, que não é subterrâneo, não deveria ser esse entendimento. Acho que aí é uma questão só de melhorar um pouco mais o texto e ver qual é o entendimento do secretário em relação a isso. Leandro, eu precisaria que você, em algum momento, colocasse, passasse para a Michele qual é esse ponto aí da Faria Lima que você estava falando, para a gente dar uma olhada na problemática e conversar com o planejamento da CET e a SPTrans para a gente ver uma solução bem ideal que proteja todo mundo. Acho que é importante, sim, essa situação de sinalização de ciclo nesse ponto que você falou. Me pareceu preocupante, mas eu queria entender o local e ver o local para ver que engenharia de tráfego a gente precisa fazer. Não parece nem legislação, no sentido de fiscalizar, mas que alguma coisa de engenharia de tráfego precisa ser feita.

01:58:51 Leandro Frenham Chemalle: Mas só para deixar claro, é o único ponto da Faria Lima que é a esquerda, é o ponto bem próximo do metrô da Faria Lima, ali só para terminar o Pinheiros, é o ponto bem próximo do metrô ali e que tem a ciclovía no meio, não tem muito como errar porque é o único ponto à esquerda que tem na avenida.

01:58:53 Ricardo Airut Pradas: É o do lado da batata, é isso? Isso, isso.

01:59:21 João Moreirão: Oi, realmente eu ouvi, estou ouvindo, estou achando muito boa a discussão. A questão não é a minha praia, principalmente esse assunto, mas também ando em São Paulo, né? Então, eu vejo, eu sinto. Então, eu vou desconsiderar aqui, digamos assim, os folgados no geral, a turma do xingamento padrão, como disse o Mauro. Mas eu percebo que, no geral, o

peçoal que anda nos chamados autopropelidos se considera, até conversando e vendo as reações, em relação ao trânsito de São Paulo, às vias de São Paulo, em uma situação de fragilidade, tal qual quem caminha. Acho até que mais do que quem caminha, porque a gente está mais habituado há milênios a caminhar. Então, isso cria algum tipo de reações, de comportamentos, que acabam sendo inadequados, embora não seja a partir de um comportamento indiferente aos outros, não. É a partir da sensação de fragilidade, do jeito que é o trânsito em São Paulo. Eu vou dar aqui um exemplo, assim, bem simplesinho, específico, mas que eu acho que reflete isso. Eu moro em um condomínio que tem uma rua à volta do conjunto dos prédios, uma rua interna. O cara tem que entrar na portaria e tal, se identificar, numa rua interna. Eu estava andando e tinha um entregador de bicicleta dentro do condomínio, estava indo até o prédio mais distante, andando de bicicleta em cima da calçada, no condomínio. Aí eu parei o ciclista e disse: "Olha, andar na rua não é andar na calçada, tem muita criança correndo por aí à vontade, etc." Ele virou para mim e disse: "Não, mas é perigoso para nós, ciclistas, andarmos na rua, porque aí os carros não respeitam." Eu não achei que ele estava de safadeza, eu achei que ele estava sendo sincero, me pareceu claramente sincero. Aí eu falei: "Olha, tudo bem, eu entendo, mas aqui dentro você não vê nenhum carro agora circulando. Além do mais, olha ali as placas dizendo que os carros não podem ir a mais que dez por hora, embora possam ir um pouquinho mais na prática, mas não é muito. Então, pode ir tranquilo pela rua." Eu não achei que ele estava de safadeza, eu achei que realmente ele estava se sentindo inseguro. Então, estou dando esse exemplo. Tem uma travessia que eu faço muito regularmente na Avenida Sumaré, que é a segunda travessia. Tem uma travessia onde tem uma praça na esquina com a Turiaçu, a travessia próxima de quem sai da Sumaré, em que a gente atravessa e dá na ciclovia. Não tem alternativa. Então, já não é a primeira vez que a gente fica na dúvida: fico na rua e faço sinal para o carro esperar quando abrir o sinal ou atravesso a ciclovia e espero que o pessoal da bicicleta veja e pare. Já aconteceu de eu ter que me jogar sobre um ciclista, sobre uma bicicleta, para eu não atingir a minha neta de três anos. Então, eu não acho que o ciclista estava... É verdade também que ele me xingou um pouco mais grave do que aquele xingamento padrão, mas eu não ia deixar a bicicleta passar em cima da minha neta de três anos. Então, o único jeito que eu consegui foi levantá-la para o lado e me jogar sobre a bicicleta, não tinha outra alternativa. E, como também eu tenho 69 anos, corri sério risco, porque queda na minha idade é perigosa. Então, não acho que o ciclista estava não querendo saber de nada. O problema é que ou ele e o pedestre têm a mesma hora, o mesmo momento de ficar no mesmo lugar. E é tudo uma questão ali de sinalização: se botar um sinalzinho casado com semáforos, um semáforo para ciclista casado com

semáforo, um pouco para dentro, a gente tem espaço para atravessar sem precisar ficar nesse conflito. Então, o que eu sinto é que, além de tudo o que está sendo estudado, pensado, de como tomar medidas, tipo a questão da ciclofaixa, que o Alberto falou, assim, a ciclofaixa que acaba na calçada, além desses problemas para resolver, além desse levantamento que o Mauro destacou muito bem, da gente ter dados exatos, ter números, ter pesquisas, a fiscalização é essencial. E tem uma outra coisa que eu acho que precisa ser feita em paralelo: campanhas de educação. É raro. Eu volto para casa tarde normalmente, trabalho até tarde, à noite, principalmente no inverno, até mais cedo. Um dos meus maiores problemas, eu moro na Casa Verde, depois que eu atravesso o rio, é não deixar de ver os ciclistas sem luz na bicicleta e de roupa escura. E, quando os carros vêm no sentido contrário, eles me cegam para ver isso. É comum eu ter que desviar em cima da hora e aí sou xingado pelo outro motorista que estava passando pela esquerda. Até hoje não atropeliei nenhum, mas é um perigo, é uma situação, e muitos visitantes se queixam disso. Então, por exemplo, por que é que quem anda desse jeito autopropelido não tem que ter, não sei se tem na lei, mas não tem que ter aquelas faixas reflexivas, fitas reflexivas, essas coisas? Em muito país do mundo é obrigado, além das respectivas luzinhas. Eu já me confundi e fui desviar de um ciclista que estava indo na minha frente, no mesmo sentido que eu. Por quê? Porque ele achou que era legal sinalizar a bicicleta dele com uma luz branca forte atrás. Eu achei que ele estava vindo contra mim. Então, eu acho que essa campanha de educação, quase como se fosse para o cara aprender a tirar a carteira de motorista, tem que ser paralela a tudo que está sendo discutido aqui, que precisa ser organizado e melhorado. Porque eu acho que tem muita gente. Eu estava conversando com um colega, sério, na periferia tem um monte de moleque de 14 anos para saber quais são as regras. Eles querem saber, eles querem andar de patinete, querem andar desse jeito. Por quê? Precisam ir para a escola? Não, é porque é divertido. Mas é divertido, mas fazer de que jeito? Eu não tenho nada contra. Mas precisa ter, paralelamente ao que está sendo discutido, uma forte campanha de, eu não diria nem de educação, mas de instruções de como fazer. Porque, senão, cada um vai interpretando do seu jeito. Mesmo querendo considerar os outros, vai interpretando do seu jeito de fazer. E realmente é uma coisa que, para mim, incomoda particularmente. É onde tem ciclovia, por exemplo, São Maré tem uma ciclovia naquele canteiro central. Onde tem ciclovia, são raríssimas as bicicletas na ciclovia, elas andam na rua. Eu fico com vontade de xingar os ciclistas todos: "Vai para a ciclovia". Por quê? Tem a ciclovia. Ele, na rua, não está andando numa velocidade maior, visivelmente, eu não fico medindo, do que vai andar na ciclovia. Mas a ciclovia está ocupada por quem? Por quem está caminhando e por quem está correndo. Então, nós

precisamos, não só... quer dizer, até porque as pessoas não têm outro lugar para fazer isso. Tem que caminhar e correr na ciclovia. Então, fica uma confusão, fica uma... fica cada um se virando como pode, mesmo com a preocupação de respeitar os outros, o que reforça a necessidade dessa campanha. E, nessa campanha, eu garanto, ao fazer essa campanha de instruções, de educação, de como fazer, de clarear, tenho a certeza, inclusive, de que vão aparecer propostas interessantes, não é? Porque as pessoas vão responder com propostas interessantes que vão ajudar a resolver o problema. Porque, objetivamente, a cidade, do ponto de vista da mobilidade, está uma terra de ninguém. Essa é a realidade. Para pedestres, para carros, cada vez maior quantidade de carros. Eu não sei daqui da... Eu sei de alguns colegas conselheiros, não sei, não sei da Prefeitura, que entrava num recente debate sobre transporte público, por exemplo, mas, claro, na Câmara, mas claramente, apesar de os ônibus não terem recuperado a quantidade de ônibus de antes da pandemia, já vou concluir, o número de veículos individuais, o número de veículos particulares, o número de carros circulando é maior do que antes da pandemia. Então, nós precisamos, além de todas essas questões que estão sendo discutidas, e achei muito interessante e muito importante, em paralelo, já organizar e fazer uma campanha de instruções, de conscientização, chamo como quiser, mas uma campanha forte, que ajude a minimizar, dentro das condições que a gente tem e que o mundo vai construir. É isso.

02:09:54 Michele Perea Cavinato: Obrigada, vou passar para a Vanessa, daí o Ricardo já faz um apanhado.

02:10:00 Vanessa Tordinio/Ciclocentro: Tudo bem? Olha, eu vou pegar aqui o gancho do Moreirão, que você citou sua neta. Eu gosto sempre de falar do Roberto da Matta, que ele fala que o grau de civilidade de um povo é medido no trânsito. Então, a gente precisa evoluir muito para se civilizar, e a gente vai conseguir esse topo quando a cidade for segura para as crianças. Então, é por isso que eu coloquei no chat aqui, e eu acho que é uma reflexão para todos nós que estamos juntos, empenhados, qualificados. Se a gente entra nessa armadilha do modal, imagina lá fora. Então, acho que a gente precisa voltar a esse básico de priorizar o pedestre, a vida, porque aqui eu moro do lado da Avenida Angélica, do lado do centro, e é muito interessante, porque ficou muito mais perigoso quando colocaram um farol de travessia de pedestre que nunca funciona. Então, o que acontece? As pessoas esperam, esperam, esperam, não funciona. Já cansei de fazer um 156, mas, enfim, não funciona. E aí, os carros, quando a gente atravessa supostamente no vermelho, mas é porque não funcionou, demora

quatro ciclos, os carros não diminuem. Só que eu vou na mesma velocidade, por quê? Porque tem uma valeta num ponto cego. Gente, é 100% das vezes em sete anos que eu moro aqui. Os carros param quando veem a valeta, mas eles não reduzem quando estão vendo eu, um senhor de idade, uma criança. Então, eu falo: gente, o amortecedor realmente vale mais que uma vida? Então, essa reflexão é assim: a gente precisa desse olhar. Na vistoria aqui, quando a gente fez do Minhocão, por exemplo, o que acontece aqui? Num trecho de muito, muito fluxo, porque tem o metrô Marechal. Dois pontos de ônibus que vão dar acesso, um à Angélica, outro à Albuquerque Lins. Só funciona um lado do farol. O outro lado não é sincronizado. Então, as pessoas ficam na ilha do Minhocão esperando o farol abrir. E aí, elas não esperam, porque demora três ciclos e passam ali, é superperigoso. E eu ouvi, eu ouvi que não podia fazer sincronização porque vai atrasar muito o fluxo dos carros. Então, se não partir da gente e do poder público dar essa prioridade para o pedestre, para a faixa de travessia, a gente não vai conseguir evoluir muito. Então, eu tenho essa sugestão de voltar ao básico, e eu acho que tem que ter essa campanha de conscientização. Não sei se pode ser uma entrega para a gente propor aqui, para a gente pedir uma ação de conscientização somada com a fiscalização. Quando o Ricardo conseguir, Ricardo, a fiscalização efetiva, a gente faz isso em conjunto, porque também não adianta só a campanha se não tiver fiscalização na sequência. Então, fica esse, acho que esse pedido aqui, para a gente lembrar que não importa se é ciclovias, se é faixa de travessia, se é calçada, se é ciclista, se é monociclo, se é bicicleta elétrica. O que importa é que a gente precisa priorizar o pedestre, a faixa de pedestre. A gente precisa priorizar o mais fraco naquele ambiente. E a velocidade é fundamental para isso. Não à toa existe a Zona 30. Então, onde tem escola, devia ser 30. Acabou para todo mundo, 30. Não dá para usar calçada, se não for desmontado. Sabe, voltar ao básico: andar devagar, porque o que pega um ciclista na calçada, o problema é andar supercorrendo. E eu sou ciclista, e eu sou a que mais briga com ciclista. Quem me conhece sabe: não pode andar correndo, tem que andar devagar, tem que parar numa faixa de pedestre. Então, eu acho que é essa conscientização que eu deixo aqui como um pedido e sugestão da gente voltar a esse básico, priorizando o pedestre. E aí, a gente consegue se unir aqui, independentemente do modal. Obrigada, gente. Obrigada.

02:14:01 Michele Perea Cavinato: Ricardo, quer fazer um fechamento desses dois?

02:14:04 Ricardo Airut Pradas: Vou fazer um fechamento. Eu acho que essas duas últimas contribuições, mais do que voltadas ao tema do autopropelido, voltaram ao cerne da questão que a gente tem pensado toda vez que vai editar uma portaria ou tomar uma decisão de política pública, que é preservar vidas. Nessa visão, é completamente correta. Tinha um semaforeiro que a gente chama, aposentado já da CET, que ele falava: "Vamos tirar todos os semáforos, só pôr valeta que está tudo certo, precisa de mini rotatória. Você põe valeta que vai dar bom. Faixa de pedestre e valeta está resolvido". A gente olhava para ele e ele falava: "Não, percebe? O que vai acontecer aqui?". Tinha muito pedido de semáforo: "Eu quero um semáforo nesse cruzamento, semáforo nesse cruzamento". Não. Fala com a sua prefeitura, põe uma valeta aqui, que sai mais barato, que o semáforo o cara vai parar. E vai parar depois da faixa de pedestre. A gente tem que fazer uma valeta, a faixa de pedestre e aí o cara consegue cruzar, para funcionar a ideia que ele estava sugerindo. Mas, brincadeira à parte, eu acho que é muito isso. Essa parte de educação de trânsito, amalgamada aos mais de dezenas de milhares que o nosso pessoal da CET consegue atender, principalmente dos menores, está muito voltada a quem está precisando usar. E a Vanessa, a outra Vanessa, a Moni, ela foi muito feliz, porque ela falou: "É um mundo capitalista, que o cara sabe que, se ele for entregar mais, ele vai receber mais". E essa lógica a gente não consegue subverter. Muito do que o Moreirão falou, a sua neta provavelmente foi assediada por alguém que ia entregar alguma coisa para alguém, de alguma maneira. Alguém que estava com pressa de fazer alguma coisa na cidade. E a gente não consegue escapar dessa lógica. Então, voltando, eu acho que é por aí mesmo, né, Vanessa? Tem que tentar, por geometria, por educação, por campanha, voltar ao básico e falar: "Olha, você que está começando agora, que pode pegar autopropelido, que pode pegar patinete, que tem 10 anos de idade, 8 anos de idade e o pai deixou, você tem que entender que você está num ecossistema que não é o Parque do Ibirapuera, não é algo amigável. Tem riscos que você pode expor às pessoas e tem risco que você pode estar exposto aí se você não tomar o mínimo de cuidado". E é lógico, a gente sabe como é gostoso você pegar uma ladeira e descer de bicicleta, mas em cima da calçada não dá para você soltar aí. Tem que ter o mínimo de discernimento, mesmo no viário, tem gente atravessando, olhando no celular. Então, essa ideia de você cuidar do mais frágil precisa estar na cabeça de todo mundo. A gente tem isso como foco quando vai falar de segurança em qualquer decisão de política pública que a gente vai tomar. E, até por isso, essa consulta que a gente tem feito, mesmo pelo Participe Mais, com vocês, recebendo temas, recebendo importadores, recebendo atividade de bicicleta, era importante para a gente olhar todo mundo. Enfim, é isso. Acho que foi excelente no sentido de ter contribuições

aqui que vão algumas corroborar o que a gente estava vendo nas contribuições e nenhuma com algumas considerações do tipo “tem que emplacar autopropelido de bicicleta porque só assim vocês vão fiscalizar”. Não tem nexos, não tem cabimento, não tem amparo legal. Com isso aí, a gente desconsidera, agradece o tempo que a pessoa despendeu para dar a contribuição, mas não tem nem como considerar isso na decisão de elaborar uma portaria.

02:18:32 Ana Carolina Nunes: Gente, é uma proposição análoga, né? Acho que corroborando algumas coisas que a gente discutiu aqui, porque acho que tem um consenso aqui de que a questão, principalmente dos aplicativos de entrega, acaba criando uma situação que estimula as velocidades para vários tipos de veículos e que, hoje, por exemplo, o sistema de compartilhamento de bicicleta elétrica, o principal cliente são os aplicativos por meio dos seus entregadores. Enfim, é superimportante que eles estejam contemplados pela regulação de alguma maneira, mas não só pela portaria de circulação. Então, eu queria reforçar aqui uma sugestão que eu dei no chat, como sempre, destacando: a lei municipal sempre pode ser mais estrita do que a federal. A gente tem uma lei federal, que é a Lei 12.436, de 2011, que é conhecida como a Lei Habib's, que estabelece uma proibição para que sejam feitas promoções, para, por exemplo, se a sua entrega demorar mais que tantos minutos, ela vai ser de graça. Essa lei, hoje, os aplicativos estão tangenciando, estão conseguindo se desviar dela, porque eles colocam como se não fossem empresas que fazem entregas. Elas fazem intermediação de entregas. Eu acho que está na hora de a gente fazer uma análise jurídica de como a própria cidade de São Paulo pode promover, apoiar uma iniciativa de lei que contemple essas empresas de entrega. Porque hoje elas fazem promoção com voucher no aplicativo, elas fazem promoção com desconto no aplicativo, elas colocam tempo limite de entrega. E a gente sabe, não precisamos de muito, mas, se for o caso, já tem investigação científica que mostra que isso estimula a velocidade e é o que está, inclusive, estimulando que as pessoas, usando o veículo que seja autopropelido, ciclomotor, que agora estão se multiplicando também com os entregadores, furem farol vermelho, entrem na calçada, andem na contramão, o que quer que seja, porque estão sendo pressionadas por essa velocidade de entrega. E eu acho que isso precisa ser combatido por uma iniciativa. Dá para ser feito por uma iniciativa municipal também. A Prefeitura não precisa esperar que seja feita uma lei federal e, inclusive, pode, como São Paulo muitas vezes faz, dar o exemplo que depois é seguido, sair na frente por coisas que depois são seguidas nacionalmente. Eu acho que é uma questão que pode ser assumida como uma vanguarda de São Paulo, de fazer uma regulação específica para essas, como a Vanessa colocou aqui, como ela se define,

empresas, plataformas, tecnologias de intermediação de serviços, e que coíba esse estímulo à velocidade. Obrigada.

02:21:34 Ricardo Airut Pradas: Deixa eu fazer um comentário que é etimológico. Obrigado, Ana. É assim: não é só a velocidade por causa da entrega, é a preocupação envolvida nisso. Ele sabe que isso depende disso para pagar o aluguel ou o que quer que ele esteja em dívida. Pensar não só na sua condução, porque você está pensando em problemas, é receita para desastre, sempre foi. Tanto que corredores que praticam esporte, vamos chamar assim, de velocidade, eles estão concentrados na condução e nunca nos problemas que eles têm. E essa situação da velocidade não gera só a demanda por mais velocidade, mas gera a demanda de ele se sentir pressionado, porque ele não vai conseguir saldar, não vai fechar a conta no final do mês. Essa preocupação aliada à velocidade é uma receita bombástica.

02:22:36 Vanessa Baboni: Cruel, né?

02:22:38 Ricardo Airut Pradas: Eu diria cruel. Cruel, não só por fazer ele andar mais rápido, mas por fazer ele andar preocupado com outra coisa que não prestar atenção no *environment* que ele está.

02:22:48 Vanessa Baboni: Exato, eles se aproveitam da fragilidade, vulnerabilidade, escassez, da necessidade do outro para botar a vida do outro em risco, a do outro e dos outros que estão pelo caminho. Então, acho que isso que a Ana colocou, eu acho que é completamente pertinente levar essa pauta adiante para a gente olhar para isso. É um debate que precisa ser feito.

02:23:22 Michele Perea Cavinato: Então, antes disso, eu ia pedir para vocês aguardarem cinco, dez minutinhos, porque essa senhora técnica da Secretaria preparou uma ferramenta, eles até encaminharam por e-mail, é uma ferramenta de consulta de dados do CMTT, e o objetivo dessa ferramenta é trazer informações mais transparentes, facilitar consultas ao histórico do CMTT. E se eles puderem apresentar, eu acho que é coisa de cinco, dez minutinhos. Tá bom. É que foi um trabalho tão bacana que eles desenvolveram, acho que vale a pena a gente conhecer. É muito rápido, não entrou como uma pauta, é um informe rápido mesmo.

02:24:04 Gisele Heloise Barbosa: Bom dia, gente. Vai ser muito rápido mesmo. Sou a Gisele, aqui da Assessoria Técnica. Muito rápido mesmo, queria agradecer

o espaço cedido. Eu vou pedir só para o Luca, acho que ele está na reunião, compartilhar a tela para mim, porque o meu estava dando uns bugs aqui. A gente, aqui na Assessoria Técnica de Transporte, está consolidando uma área de trabalho relacionada à participação em mobilidade urbana, reunindo diversos tipos de dados. Um primeiro protótipo que a gente desenvolveu está em código aberto. É um protótipo, não é nada oficializado, não é informação oficial. Ele faz o processamento das atas do CMTT e torna essas atas mais acessíveis à interpretação por parte de quem desejar. Então, a gente tem aí esse site, uma primeira aba ali, o buscador. Tem uma notinha metodológica falando sobre duas atas passadas, muito antigas, que não foram incluídas. E ali também a nova composição de 2026 não foi abarcada. Então, as atas a partir da eleição também não estão abarcadas no protótipo. Aí clica em "compreendo" e você digita qualquer palavra-chave e consegue fazer essa busca de quando e em qual ata esse tema apareceu. Então, por exemplo, bicicleta. Vou pedir para o Luca digitar bicicleta. Dá um pesquisar e ali ele encontra 443 ocorrências. Você consegue baixar esse extrato e também consegue fazer o download dessa ata. Vamos para a próxima aba, só para a gente ser bem objetivo mesmo. Os temas. Então, tem essa classificação que é nossa, na verdade, do que seria uma pauta dominante, do que é um debate que foi consolidado, do que são meramente informes e menções. A nota de corte da temática é a partir de 5% da ocorrência, então o processamento ali das palavras-chave atreladas às categorias. E aí a gente consegue visualizar também por tema como esses temas foram aparecendo historicamente no CMTT. Pode rolar um pouquinho mais para baixo? Para mostrar ali rapidinho. É a contagem das reuniões por tema e também uma nuvem de palavras. E ali em cima... Isso. Pode voltar ali em cima? Dá para selecionar por ano e por tema também, então você consegue ver só anos específicos ou temas específicos, ou comparar a ocorrência das temáticas. Vou pedir só para selecionar transporte coletivo, é dar o xizinho ali para tirar todos e aí selecionar só transporte coletivo, só como um exemplo do quanto foi relevante a criação da Câmara Temática. Então, ao longo dos anos, transporte coletivo aparece bastante nos debates do CMTT. E aí, por fim, a última aba ali, vamos lá para cima de novo, frequência. Tem as notas metodológicas também. A gente tem um catálogo de metadados, a gente usa, aí está explicado, que, para toda a elaboração desse site, é processamento de linguagem natural. Então, é pegar, fazer essa leitura das atas, fazer essa categorização. Pode entrar ali, "compreende a metodologia". Aí a gente tem uma assiduidade histórica por cadeira. E ali o filtro é por segmento. Então, no CMTT, a gente tem três segmentos: operadores, poder público e sociedade civil, e o geral. A gente consegue visualizar essa assiduidade. Ali em cima também dá para selecionar só por segmento ou por cadeira. Vou pedir para rolar mais

para baixo, participação por cadeira. Então, aí essa é uma participação histórica, uma porcentagem histórica. Quem mais participou da sociedade civil? Rola um pouquinho mais para baixo. Ali, mobilidade a pé, recordista de participação, 82,2%. Só para ressaltar: isso é a presença atribuída ao conselheiro, titular ou suplente, presente na reunião. Então, essa é uma análise histórica. Eu gostaria muito de contar com o apoio de vocês para explorarem a ferramenta, darem um feedback para a gente. A gente está dando aí um tempo de maturação, que todo produto, todo processo científico demanda, para a gente entender o que pode ser melhorado, e as contribuições seriam muito bem-vindas. Ah, só um detalhe também: ali tem um catálogo, o catálogo de nomenclaturas, que é o catálogo que eu falei. Ele pode ser baixado. Por quê? Porque, ao longo de tanto tempo de existência do CMTT, a gente tem mudanças, por exemplo, nos nomes das secretarias. Então, como a gente consegue traçar um histórico? Criando ali uma padronização da cadeira. Vocês conseguem fazer esse download para entender quem está escrito ali, que é, por exemplo, sei lá, a Secretaria de Finanças, mas ela mudou de nome. Então, quem era naquele momento? Como chamava a secretaria naquele momento? Esse foi um trabalho construído em equipe. Aproveito para agradecer à nossa equipe ali, o Luca, a Isabela, a Juliana, que, na verdade, a princípio, era um Power BI. Os meninos desenvolveram toda essa visualização, mas aí a gente não conseguiria disponibilizar para vocês por conta da limitação de acesso ao login com o e-mail da Prefeitura. Então, eu fui lá recorrer à ferramenta de geração de código para poder dar disponibilidade para vocês. Qualquer dúvida, qualquer crítica, sugestão, a gente está à disposição. Obrigada. Obrigada, Gisele.

02:30:42 Michele Perea Cavinato: Parabéns, parabéns para toda a equipe, sabe o que eu acho bacana? Colocar, eu acho que eu pedi para, para assessora de imprensa, subir esse link na, na página do CMTT, porque eu acho que mandando por e-mail, por WhatsApp, acaba se perdendo um pouquinho, se ficar na página, fica uma coisa mais efetiva. Legal. Tá bom?

02:30:58 Gisele Heloise Barbosa: A ideia é futuramente colocar as atas das câmaras temáticas também, aí tá só as atas do Conselho Pleno, só para.

02:31:08 Michele Perea Cavinato: E eu tento resgatar essas duas atas que você falou que faltam, que é 26 e 79, não sei o que, a 26 é bem antiga, a 79 eu acho que daria até para resgatar, vamos dar uma olhada o que aconteceu nela. Obrigada, é isso.

02:31:21 Gisele Heloise Barbosa: Obrigada mesmo, viu, gente?

02:31:29 Alberto: Rapidão, é... legal essa infraestrutura estar aparecendo para a gente conseguir utilizar. É muito bom ter uma central de pesquisa, né, que a gente consiga buscar as coisas. Eu só queria, para fechar a minha parte, que eu ainda faço insistência no pedido. Eu vou mandar no e-mail e tal, mas só para ficar gravado: o vídeo que a gente tem é uma discussão sobre a criação de uma cadeira de micromobilidade elétrica dentro do CMTT, que hoje em dia não existe. Tem para bicicleta, pedestre, transporte público, moto, mas ainda não tem da micromobilidade elétrica, que eu acho que seria bacana nesse tipo de situação que a gente está vivendo agora.

02:32:13 Gisele Heloise Barbosa: Só aproveitando, só aproveitando o gancho do que você falou, a aba ali que tem a presença histórica com as cadeiras, pode ser muito útil nesse assessoramento em relação à reestruturação de cadeiras, né, entender ali quem historicamente não participa ou participa, o que que merece ser ampliado, né, juntamente também com a ferramenta dos temas também. Então, que sirva também como essa ferramenta para o próprio conselho se apropriar e fazer essas reestruturações necessárias.

02:32:47 Michele Perea Cavinato: Bacana, o Cleiton acho que mandou alguma coisa, disponibilizar por e-mail, eles passaram, por isso que eu falei que é bacana colocar na página, porque acaba passando por e-mail e ele acaba se perdendo no meio de tantos e-mails, até por isso que eu pedi para ajudar ele a apresentar, para que ficasse mais marcado esse trabalho deles. Farei isso hoje à tarde, a gente pediu para subir na página do conselho. Leandro?

02:33:13 Leandro Frenham Chemalle: Oi, eu queria falar, mas é sobre outro assunto, tá? Então só a primeira pergunta, se não tem mais ninguém para falar sobre o Botafogo.

02:33:28 João Moreirão: Essa ferramenta, eu achei legal. Eu recomendo que, quando subir para o site, coloque bem destacado o alerta de que ainda não é o definitivo, senão vai aparecer um monte de gente e ter todo o problema. Agora, vamos lá, a questão é a seguinte. Vocês lembram, colegas, que nós fomos? Quatro de nós: dois conselheiros foram eleitos para o Fundurb, e a Juliana foi eleita conselheira titular para o CMPU, com suplente. O Fundurb demorou demais, mas o pessoal tomou posse, porque a nomeação é por uma portaria feita pela SMU e assinada lá pela Secretaria de Governo. No caso dos conselheiros do CMPU, a

Juliana e eu, a SMU levantou uma discussão se eu poderia ou não ser conselheiro, porque eu tinha um mandato já de suplente e um de titular. E a regra atual é que titular não pode ter mais que dois mandatos seguidos, então, para voltar a ser conselheiro, precisa ter um intervalo de um mandato, mas suplente não tem essa limitação. Tanto que nós temos lá um conselheiro que tem pelo menos dez mandatos, que vai variando de titular, suplente, titular, suplente, titular, suplente. Certo? Existe isso. Bom, levantou-se essa discussão. Eu defendi a tese do seguinte: é importante saber que eu sou um dos conselheiros do mandato passado que entrou com uma representação no Ministério Público, dizendo que, como o PDE só define com mandato, e como conselheiro suplente, na verdade, na prática, é uma espécie de titular adjunto, chega a situações em que o titular está atrasado, o suplente vota, e depois chega o titular e passa a votar como titular. Além do mais, o suplente pode ser titular em conselhos anexos, tipo CPPU, sim, PDE, etc. A regra deveria ser para os dois, mas isso está no Ministério Público, e o que está valendo é que titular não pode ter mais que dois mandatos seguidos, e suplente não tem limitação. O problema é que a Secretaria levantou essa discussão, e eu defendi até o seguinte: perfeito, nós temos que mudar a regra, mas não durante a eleição. Eleição, um pilar básico da democracia, é que, uma vez colocada na rua, com as candidaturas começando, não se muda a regra até após, nem se caça, após, o mandato de quem foi eleito pela regra. A Secretaria, com essa discussão, até agora, eu e a Juliana, ela inclusive, que nunca teve nenhum mandato no CMPU, não tomamos posse. A Presidente do CMPU, que é a Secretária da SMU, Elisabeth Frossa, colocou isso, levantou que ia discutir na reunião de ontem. Ela falou de um jeito um pouco atrapalhado, e eu descobri depois que ela confundiu as decisões da Justiça com decisões do Ministério Público, e as decisões da Justiça com a Operação Urbana Água Branca, e não em relação ao CMPU. Mas, objetivamente, ela levantou que vai cumprir, e eu conversei depois com a Secretária Executiva do CMPU, que é da SMU. A Secretária Executiva disse: "Não, está resolvido, vai sair a portaria, vocês vão tomar posse e, na próxima reunião, vocês já vão participar normalmente". Juliana, até porque eu levantei que a Juliana tem a ver com o pleito, porque eu tive um mandato suplente e titular, e a Juliana não teve nenhum. Mas aí ela disse: "Vocês vão participar já da próxima reunião". Ela levantou essa questão e informou essa questão. Então, eu estou levantando isso, não tanto, embora possa ter, claro, a discussão do assunto, do mérito do assunto, mas porque eu comentei com a Michelle que era meu dever, já que fui eleito, prestar contas ao Conselho que me elegeu, explicar por que, até agora, eu não estava no CMPU. A Secretária Executiva do CMPU, a Saulita, informou também. Eu disse: "Olha, com essa brincadeira dessa discussão, vocês se atrapalharam aí todos, a gente perdeu um quarto do mandato". Ela falou: "Não,

porque a regra é que o mandato é contado a partir da posse”. Ou seja, se isso a qualquer momento vai sair dessa portaria, o que vai acontecer é que, na próxima eleição do representante do CMTT no CMPU, a eleição vai ser em junho ou julho, sei lá, e não mais em fevereiro. Eu só quero, para encerrar, destacar uma questão. A parte que foi dessa eleição no CMTT e a participação da nossa Secretária Executiva foi perfeita, democrática, tudo certinho. A reunião foi convocada, nós fizemos a reunião, os candidatos apresentaram-se e disseram o motivo pelo qual eram candidatos. Todo mundo votou, foi chamado por nome. A reunião foi numa sexta-feira, dia 6, e, na segunda-feira, dia 9, a nossa eficiente Secretária Executiva mandou a comunicação para a SMU, que é quem tem que tomar as providências posteriores. Eu quero destacar isso, porque acho importante. Tem a ata, foi tudo feito certinho. A SMU, por causa desses problemas, que é uma discussão já anterior, uma discussão que já existiu durante a discussão da alteração do regimento no ano passado, por causa dessa discussão, acabou metendo os pés pelas mãos e confundiu algo que não poderia confundir, que é alterar o critério da eleição com alterar a eleição já realizada. Então, agora resolveu, vai sair a portaria, o mandato não vai ser diminuído, ou seja, o CMTT não vai ter menos tempo de representação. Eu fiquei triste, porque teve uma questão ontem na reunião sobre como é que é as áreas educadoras, esqueci o nome exato.

02:40:35 Michele Perea Cavinato: As áreas educadoras.

02:40:49 João Moreirão: É importante para nós aqui, porque o CMTT teve um papel importante nisso, tem a ver com discussões que nós já tivemos aqui sobre as faixas, sobre a velocidade perto de escola, tem tudo isso a ver, mas a partir de agora nós vamos falar, o CMTT vai estar representado, nós vamos tomar possas, a Juliana como titular e eu como suplente, e vamos em frente.

02:41:03 Michele Perea Cavinato: Obrigada, Moreirão, foi boa a apresentação. Demorou essa decisão, mas ontem na reunião do CMPU, no ordinário do CMPU, foi decidido que as possas serão feitas. Leandro, você tinha falado que queria palavra?

02:41:21 Leandro Frenham Chemalle: Sim, queria fazer um comentário rápido. Na semana que vem, a gente vai ter a inauguração da operação assistida da Linha 6 do Metrô, a Linha Laranja. E eu estava lendo algumas informações preliminares, e teve uma informação que me preocupou um pouco. Aí eu queria fazer um paralelo com a Linha Ouro, a linha do monotrilho. Logo depois que a linha do monotrilho foi inaugurada, a SPTrans criou uma linha paralela, a linha do

monotrilho que liga o Aeroporto de Congonhas até a Água Espraiada e a Estação Morumbi. Eu usei essa linha algumas vezes e me chamou a atenção que o ônibus é infinitamente melhor do que o monotrilho. É uma comparação impressionante. Eu já fiz a cronometragem na ponta do pé, vamos dizer assim, e é mais rápido o ônibus do que o monotrilho. Sem comparação. Não vou me estender muito, mas é uma linha que chega junto com o monotrilho, uma linha extremamente útil, que faz uma conexão que não existia. E por que ela não existia? Por que ela esperou o monotrilho aparecer para essa linha surgir? Eu só queria colocar isso porque acho que, de repente, poderia existir outras linhas de ônibus, de corredores que não existem, mas que poderiam ser criadas e ajudar muito em certas conexões. Por que eu estou falando disso? Porque vai inaugurar agora a Linha 6 do Metrô, e o que me preocupou lá? Nessa operação assistida, que vai durar seis meses, oito meses, a previsão de intervalo dos trens é de algo em torno de 19 a 20 minutos. Foi o que foi passado. Então, é maior do que a do monotrilho, porque vão ser apenas dois trens, um indo e um voltando. E aí, o que eu queria perguntar para a SPTrans é: existe alguma previsão de ser criada alguma coisa parecida com o que foi criado para o monotrilho do Aeroporto? Algum tipo de linha de apoio para o trajeto da linha nova do metrô? Especialmente ainda que ela, nessa época, vai trabalhar em operação assistida das 10 às 15 horas. E, completando a pergunta, para a questão da transferência da Água Branca, que a gente está prevendo algum tipo de transtorno, porque é uma transferência de metrô para um trem, para uma linha que agora na CPTM via... Esqueci o nome da TIC, que a linha ali é a TIC. Já existe algum estudo da SPTrans de apoio para essa linha, de reforço de linhas, às vezes de algum tipo de partida extra da Santa Marina, que ela é um mini terminal de conexão de ônibus ali, e também para o ponto final da linha, que é Perdizes, que é uma região ali, a Avenida Pompeia, uma região que quase não tem ônibus? Então, queria só fazer essa pergunta. Não precisa ter uma resposta imediata, mas alertar a SPTrans para ter esse reforço para essa inauguração das linhas que estão surgindo. Esse é um ponto. Outro ponto que eu queria colocar, em relação ao passe estudantil, é que a gente tem recebido algumas manifestações de alguns estudantes sobre... não chega a ser um problema para retirar o passe, mas é uma desinformação que está ocorrendo com alguma frequência. E isso acontece em outras cidades com mais frequência, que é o seguinte: agora acabou de ter, essa semana, o começo das aulas da turma 2026 da Univesp, que eu faço parte, que é a Universidade Virtual de São Paulo, que é uma universidade a distância. E a Univesp, a comunicação dela não é boa, e os alunos demoram para saber, via instituição, do direito deles ao passe de meia-passagem, ao passe estudantil. E o aluno tem muito esse costume de ir a um guichê, a um terminal, e pedir informação. E o que a gente tem reparado é

que tem tido uma frequência maior de atendentes nos guichês que dão a informação na lata, dizendo: "Não, EAD não tem direito à meia-passagem, ponto. EAD não tem meia-passagem, ponto". Sabe, aquela informação de guichê. E o aluno que não é militante, não é nada, fala: "Ah, não tem? Que pena". Vira as costas e vai embora. E é uma informação que nem veio da gerência do guichê. É uma coisa que é um sentimento do funcionário do guichê, que ouviu por alto que EAD não tem direito, fim. E não é a verdade. A verdade é que EAD tem uma cota diminuta, mas tem uma cota. A escola, o polo, tem que mandar informação, enfim, tudo isso daí. Mas por que eu estou alertando isso? Vocês devem lembrar que, na Câmara de Transporte Público, eu falei que era uma proposta minha que tivesse um representante das concessionárias de venda de bilhete, que atendem essa parte. E o que a gente está percebendo, vou lançar aqui, não é uma acusação. É apenas uma percepção de que talvez possa haver algum tipo de interesse em desinformar para que esse aluno continue pagando passagem cheia, continue comprando mais passagem. Não, a gente espera que jamais seja isso, a gente torce para que não, mas é algo que está ocorrendo com relativa frequência nos guichês dos terminais ao longo de São Paulo. O que eu quero colocar já como proposta para isso que a gente está percebendo? Que haja uma comunicação da SPTrans específica sobre direito à meia-passagem para estudantes de cursos EAD, semipresenciais, etc., informando que esses estudantes possuem o direito à meia-passagem, que a cota não é a mesma, mas que o direito é garantido. Porque eu mesmo, pessoalmente, já discuti com uma funcionária de guichê que afirmou, por segurança: "Não, mas se você é EAD, você não tem direito". Aí você insiste um pouco, chama o supervisor, ele fala: "Não, tem, tem, tudo bem". Mas eu tenho percebido essa má vontade. E por que eu falo isso? Porque, no Estado de São Paulo, na Univesp, a gente tem brigado com muitas prefeituras que, realmente, a lei do funcionário do guichê é a lei, embora não exista nenhuma lei. E essa parte da regulação da meia-passagem em São Paulo é uma pauta que eu ainda vou trazer, eu ainda vou trazer isso como pauta mesmo lá na Câmara. Precisa ser revista, porque tem essa falha de comunicação que está ocorrendo. Então, como essa semana é o começo das aulas da Univesp e este mês agora de junho, julho, vai acontecer muito estudante novo buscando informação, seria importante a SPTrans ter uma ação ligeira para informar melhor os guichês, porque eu não sei se é porque está contratando um estudante novo, se é porque mudou a concessionária. Enfim, essa desinformação está sendo muito frequente. Então, eram esses dois pontos que eu queria trazer.

02:48:28 Michele Perea Cavinato: Desculpa, tinha sumido aqui o microfone. O pessoal da SPTrans hoje está bastante envolvido com a intervenção, com tudo o

que aconteceu. Eles se retiraram da reunião. Não sei se ainda tem alguém por aqui, acho que não. Mas eu me comprometo a tirar essas duas questões que você fez, essas duas falas, encaminhar para o gabinete e te passar esse retorno. Vou pegar a transcrição realmente da reunião para que ela seja o mais fiel possível. E muito longe disso de, eu acredito, mais uma desinformação do que uma má fé. Isso posso te garantir pela equipe da SP Trans e equipe de terminais que jamais seria feito isso.

02:49:11 Idernani do Carmo: Oi, Michele. Boa tarde. Tudo bom? Só uma dúvida rápida. Muito bacana, parabéns para essa plataforma provisória de teste sobre o CMTT. A única coisa que eu queria saber, que eu não compreendi direito, já está atualizada todas as cadeiras. Eu também entro, já foi as cadeiras faltantes dos operadores, já foi completada, você conseguiu? Também já vai estar todas atualizadas também nesse portal?

02:49:44 Michele Perea Cavinato: Vai, eu te passei o protótipo que nós tínhamos já pensado para essas cadeiras. Eu só estava aguardando agora a aprovação do gabinete, é o que falta.

02:49:54 Michele Perea Cavinato: E até eu comecei a passar uma mensagem para o Alberto, porque eu tinha dedicado duas cadeiras ao TTC, talvez substituir uma por uma micromobilidade. Ia passar agora o mesmo quadro que eu passei para você, de como tinha ficado o desenho dos operadores. Porque o que nós fizemos? Pegamos o decreto e eu encaminhei o e-mail a todos pedindo representantes. Os representantes que nós recebemos foram os mesmos que participam sempre. Na verdade, é uma bancada que não nos representa mais. Foi criada no começo do conselho, foi criado antes dos aplicativos, das plataformas. Então, o foco acabou mudando muito. Por isso que foi redesenhada. E por isso que a gente sempre recebe as mesmas pessoas.

02:50:37 Idernani do Carmo: Então, legal. Ela já vai ser colocada nessa plataforma?

02:50:46 Michele Perea Cavinato: Da forma certa, da forma certa. Eu estava agora escrevendo. Humberto, você recebeu a primeira frase. Alberto, Alberto.

02:50:53 Idernani do Carmo: Então, está ótimo. Então, eu gostaria de deixar um apoio ao Alberto. Alberto, eu defendo a criação de novas câmaras temáticas.

02:51:02 Michele Perea Cavinato: Não, câmara temática não. Cadeiras. Calma, calma.

02:51:04 Idernani do Carmo: Não, não, Michele. Como o Alberto falou, que seria uma ótima ideia a discussão também de uma câmara temática sobre veículos autôpropelidos. Porque é um novo modal que está sendo construído na cidade. E assim, eu vejo que é um tema que a sociedade tem interesse de participar, criar novas ideias. Criar novos meios de vir fazer melhorias. Não problemas. Então, a câmara temática, tenho certeza que tem o meu apoio, Alberto. Assim como eu tenho lutado desde 2019 pela criação da câmara temática do transporte individual por aplicativos.

02:51:47 Michele Perea Cavinato: Ela está contemplada aqui.

02:51:54 Idernani do Carmo: Eu tenho certeza de que a gente vai conseguir avançar. Mas obrigado pela abertura da minha participação. Obrigado, Michel. Ótima reunião.

02:52:02 Michele Perea Cavinato: A gente já evoluiu muito. Em muitos aspectos que estavam parados. Os regimentos foram todos atualizados. As câmaras foram atualizadas. A última coisa que falta atacar para deixar essa parte administrativa em ordem é a bancada dos operadores. O restante, graças a Deus, está redondo. Eu acho que a gente vai conseguir seguir com esse formato por muito tempo ainda.

02:52:24 Idernani do Carmo: Eu acompanho o seu esforço, Michele. E você sabe que eu te parabenizo sempre por isso.

02:52:30 Michele Perea Cavinato: Eu agradeço a parceria de tantos anos. Eu acho que agora é isso, gente. Boa tarde a todos. Agradeço imensamente a companhia até esse horário. Foi muito boa a Câmara de hoje. Eu achei que nós acertamos em escolher uma pauta única, porque foi uma pauta que trouxe muitas contribuições. Talvez, se tivessem duas, a gente não ia conseguir esgotá-la da forma como foi feita. E é isso. Agradeço a todos. Estou à disposição por aqui. Boa tarde. Estou interrompendo a gravação aqui.