

86ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CMTT

Data: 28/08/2026

Horário: 09h30 às 12h30

Participantes

Adamo Bazani
Amanda
Andre
Antonio Matias
Caroline Duarte
Claudinha Amaro
Dawton Gaia
Dawton Roberto Batista Gaia
Debora Sipukow
Edgar Gerevini Carvalho
Eduardo Augusto Rodrigues Siqueira
Eduardo SMDHC
Elio Bueno de Camargo
Emerson Bitencourt dos Santos
Erik
Fábio Pedó
Fireflies.ai Notetaker Marta
Gilberto de Carvalho
Gisele Heloise Barbosa
Hanna Silveira
Hidely Codignoli
Idernani do Carmo
Isabella Maciel Balbino
Joanito Jeronimo Ferreira (CPTM)
João Moreirão
Jose Julio Rebelo
Juliana
Kátia - SPTrans
Leandro Chemalle.net
Leonardo Augusto Barbosa Cruz
Lilian - SPTrans
Lilian Santos de S. a Abade Carvalho

Luis Manuel Madeira Costa
Luiz Eduardo (Mustafá)
Marcelo Almeida – SPTrans
Marcelo Espel
Maria Adriana R. da Silva Togni
Maria Helena P Scaife
Mariceli de Carvalho Leite
Mario Favero
Mario Luiz de Camargo Filho
Marta Ardito
Matheus Rocha
Mauro Calliari
Mauro Ramon
Michele Perea Cavinato
Myrna dos Santos Melo
Nailton Porreta
Nascimento.
Nicolas Xavier de Carvalho
Paulo Leite Junior
Priscila (SPTrans)
Rafael Drummond
Rafael Mielnik
Ricardo Airut Pradas
Ricardo Pradas
Rodrigo Candido
Rose- Cd A Pe
Sabryna Silva
Sandra Ramalhoso
Silvana
SMT - Imprensa
SMT - Sala de Reunioes
Suely/ suplente

Thiago Silva - zona norte
Vanessa Bueno Tordinio
Vitor Alimari - SPTrans

Viviane Cristina da Silva
Wagner palma

Pauta:

1. Operação Integrada do Transporte e da Mobilidade em Situações Emergenciais.

- a. Emerson Bittencourt – Superintendência de Engenharia de Tráfego (CET/DO/SET)
- b. Marcelo José de Almeida - Centro de Operações (SPTrans/DO/COP)
- c. Luiz Eduardo Loureiro (Mustafa) - Superintendência de Operações (SPTrans/DO/SOP)
- d. Katia Moura Silva - Superintendência de Planejamento da Rede de Transporte (SPTrans/DT/SRT)
- e. Joanito Jeronimo Ferreira - CPTM

Análise sobre os protocolos e medidas operacionais adotados pela SMT, CET e SPTrans em situações emergenciais ou de grave impacto na mobilidade, incluindo acionamento do PAESE, eventual suspensão do Rodízio, implantação de corredores emergenciais, alterações temporárias de itinerários e pontos de parada, priorização de eixos estratégicos e outras ações voltadas à manutenção dos deslocamentos essenciais.

00:00:18 Michele Perea Cavinato: Bem-vindos a mais uma reunião do CMTT, a 86ª reunião. Nós tivemos várias propostas de pauta para essa reunião, pensamos no VLE, pensamos na LDO, que foi aprovada recentemente, mas, em função das ocorrências que tiveram no dia 23 de julho, a falha de energia que afetou as três linhas da CTTM, os conselheiros pediram para que nós entendêssemos como funcionam os protocolos de acionamento de PAESE, de econômico, com a CET também. E acabamos optando, então, por colocar uma pauta única, Operação Integrada do Transporte da Mobilidade em Situações Emergenciais. E vamos conhecer um pouquinho desse processo todo. Queria passar a palavra para o

Leandro, foi o Leandro que reuniu o pedido dos conselheiros, e Leandro, se puder fazer essa introdução, e depois a gente chama os convidados. Convidamos hoje a CPTM, convidamos CET, SPTrans, conhecer as duas pontas, os dois lados, quem aciona, quem é acionado. Leandro, siga.

00:01:27 Leandro Chemalle: Olá, Michele. Bom dia, gente, tudo bem? Prazer em falar para todo mundo. Segundo, eu estou de frente de uma janela aqui, então tem movimento, mas vamos lá. A gente fez essa proposta de pauta, e é importante todo mundo entender que ela está dentro de, vamos dizer assim, um macrotema, que é as operações emergenciais, ou operações não regulares, que a sociedade faz quando acontece algum tipo de... E por evento, entende-se tudo. Não apenas questão de greve, questão de temporal, incêndio, eventos climáticos, mas também os eventos programados. E a gente sabe que, tanto num caso como no outro, você precisa deslocar equipes, deslocar toda a operação, que às vezes envolve trem, envolve ônibus, envolve bloqueios de trânsito, de uma forma mais ou menos parecida tanto para o evento emergencial quanto para os eventos programados. Então, o que a gente vem percebendo ao longo dos últimos anos é que, mesmo quando você tem eventos programados, você às vezes acaba não tendo um atendimento de ônibus e de transporte que seja a contento daquela demanda. E a gente também vem identificando ao longo do tempo algumas falhas que a gente entende que não precisariam acontecer. Um dos motivos que chamaram essa pauta, por exemplo, o fato mais recente da greve da CPTM, é quando a gente sempre tem como a resposta automática da Prefeitura de São Paulo para qualquer problema de mobilidade: o rodízio vai ser cancelado, o rodízio vai ser suspenso. Chegou a virar até um meme, tipo o Neymar bateu a Ferrari na Paulista, resposta da Prefeitura, o rodízio vai ser suspenso. Porque, na verdade, você acaba tendo essa resposta como padrão de mobilidade sem ter uma análise de fato sobre se realmente precisa suspender o rodízio, por que a Vila Olímpica ficou totalmente travada no dia da greve da CPTM, sendo que o ramal que parou é o ramal só da Zona Leste. Será que suspender o rodízio é apenas a única operação que deve ser feita com vista da mobilidade dos carros? Então, eu acho que a gente teve a ideia de trazer aqui para o CMTT e, claro, é uma discussão que não se resume apenas a essa reunião desse pleno, porque você tem questões ligadas aos eventos de todos os tipos, na mobilidade de a pé, na câmara da bicicleta, na câmara de táxi e

também do transporte público que ainda vai ser criada, tem toda uma logística que a gente precisa conversar um pouco melhor. Entender também como eventos a questão, por exemplo, da eleição, que ela passa a ter uma operação especial no dia de votação, que ela vem mudando ao longo dos anos. A gente tem também como eventos, por exemplo, a Avenida Paulista, que ela é um evento por definição, eu sempre falo isso, porque, além de você ter a Paulista aberta e ter algumas questões a serem discutidas, você tem as manifestações que sempre ocorrem lá. E, no histórico, o que a prefeitura fez? Ela já estruturou as duas ruas paralelas para poder receber o trânsito de ônibus, colocou pontos de ônibus lá que não existiam no passado, tudo isso já prevendo que eventos aconteçam por lá. Mas a gente tem outras áreas também, como o AMB, como o São Paulo Expo ali no Imigrantes, que tem problemas não só da questão de linhas regulares de ônibus que existem ou não existem para atender esses pavilhões, como o trânsito que gera dependendo do evento que vai acontecer. Então, a ideia hoje é que a gente tenha essa primeira pauta ligada às emergências mesmo, então a Operação de PAESE, Operação em Greves, de metrô, de CPTM, as novas linhas que vão ser abertas, a Linha Laranja, a Linha Ouro do aeroporto do Monotrilho, o que já está sendo planejado para operações emergenciais caso essas linhas parem. A gente já tem um corredor de PAESE pensado para a Linha Laranja. Quais vão ser as empresas que vão ficar de prontidão para atender as novas linhas? A questão do PAESE também, o que gerou a necessidade de falar sobre isso? Porque nós percebemos problemas nesse PAESE que teve agora na última greve. Parece que não foi a SPTrans que atendeu, foram só os ônibus ligados à Artesp e a MTU, e houve uma falha, parece que não houve o atendimento como deveria. Então, também é importante a sociedade entender quem contrata o PAESE, é a linha que está com problema, é a prefeitura, é a Artesp, é a Secretaria do Transporte Metropolitano, então como funciona a solicitação, e também a gente pensar que a ideia aqui não é apenas discutir e ter algumas respostas do poder público, mas pensar no futuro. Será que a gente sai daqui com um grupo de trabalho para pensar nos princípios e protocolos para as situações emergenciais e situações de eventos? Quanto tempo o PAESE deve demorar, no máximo, para atender uma ocorrência emergencial? Uma linha parou às três da tarde, em quantas horas eu tenho que ter o PAESE já rodando e atendendo? Quais são as garagens que ficam de prontidão? Será que, na construção das garagens, a gente tem que pensar em ter uma área, uma reserva especial de emergência

também, que não necessariamente está vinculada à empresa que opera na garagem? Enfim, eu estou aqui lançando o som no ar, várias possibilidades de princípios que a gente pode vir a discutir, pensando em você ter aí um grande protocolo para os sistemas, para as operações de emergência, mas não só de emergência. Eu já falei em outras reuniões aqui, o que tem me preocupado muito e me incomodado é quando você tem um evento programado e você erra no atendimento desse evento que você sabe que vai acontecer. Por exemplo, de novo, essa greve da crise do CPTM já era um evento programado e, mesmo assim, chegou no dia e não funcionou como deveria. Não foi uma greve de repente, como, por exemplo, quando ocorreu em dezembro, novembro do ano passado, que, de repente, no meio da tarde, umas empresas pararam devido a um caso sindical que ocorreu. Então, uma coisa são os eventos que acontecem de repente e outra coisa são os programados. Eu acho que a gente pode, a gente vai começar hoje com a discussão das emergências, mas, a partir dela, a gente já também tirar alguns protocolos para melhorar o atendimento dos eventos programados e conseguir melhorar toda a operação de eventos, de trans, de CET, de trens e não somente essas. Também pensar em melhores pontos de paradas, de Uber, de táxi nos locais de eventos, pensar sobre criação ou não criação de linhas especiais que não existem hoje. A gente tem o exemplo do carnaval de rua, tem o exemplo do Réveillon, da parada LGBT. Eu sempre cito o caso da saída do Réveillon, onde não existe nenhuma linha de ônibus a mais rodando no noturno nessa madrugada e por que que não existe. Então, tudo isso aí é só para dar essa abertura para colocar que está nesse macrotema de operações emergenciais de grandes eventos. Então, a gente começa hoje com a questão de PAESE e emergências. Bom ter o CPTM aqui também, também bom ter se alguém do metrô estiver acompanhando, mas não termina essa parte. A gente tem uma segunda parte que a gente ainda vai ver como que a gente vai programar para falar dos eventos de PAESE. E aí tem o caso da corrida, por exemplo, que foi comentado, os eventos esportivos também que geram muitas interdições. Esses são um pouco mais tranquilos que geralmente são de domingo. Não é tranquilo fazer, mas não pega um dia de pico. Mas os eventos normais, as feiras, etc., acontecem dias úteis. E a ideia é sempre pensar em como você tem uma operação de evento em que o evento não incomode quem não tem a ver com o evento. Então, você consiga manter uma operação a contempo, tanto para quem não tem a ver com o evento, como para quem vai ao evento. E só uma

última coisa que eu quero colocar, também é importante a gente entender que o público que a gente atende quando a gente está falando dos grandes eventos, não só das emergências, em muitos casos é um público que não está acostumado, não é o usuário diário de um transporte público. Então, uma coisa que a gente erra muito também é em comunicar, os eventos erram muito também, em comunicar como chegar a um evento pensando que todo mundo sabe como chegar nessa FGT, que todo mundo sabe como chegar na estação Interlagos, que todo mundo sabe quais opções de ônibus tem para chegar lá. Não, você está lidando, às vezes, com um público que não é o público acostumado, ele nem é da cidade, em muitos casos, a chegar naquela região. Então, a gente tem que partir do princípio que, quando você tem uma emergência ou quando você tem um evento que vai ter uma mudança de operação, você precisa falar com pessoas que não são os usuários diários do sistema, que não sabem, às vezes, que o bilhete único integra dois ônibus, entendeu? Então, tudo isso faz parte. E nos eventos privados, você tem o transporte privado, que é contratado, em muitos casos, para levar do metrô até o Expo, mas nem sempre isso funciona. Eu vou deixar para a União, tem muitos problemas em relação a isso e isso, às vezes, prejudica o transporte público da região. Quando você tem uma falha de um transporte privado para o Tietê, você sobrecarrega a coitada da linha de perua da Almanara, que é a única linha que passa no Anhembi. Então, tudo isso faz parte de a gente pensar nas situações emergenciais, nas situações de eventos. Então, agora, no conversa de hoje, eu ouvi o que vocês têm a dizer para isso, mas, tendo como norte, a gente precisa sair daqui com um produto. Eu penso que o produto pode ser um grupo de trabalho, que pode criar uma Câmara Temporária de Discussão de Operação de Eventos, mas, enfim, é importante sair dessa reunião com uma operação seguinte e não apenas fazer apenas a discussão e tirar as dúvidas, mas a gente precisa criar um protocolo e pensar se a gente vai até o final do ano, até o começo do ano que vem, conseguir escrever esse protocolo de grandes eventos de operações para melhorar o atendimento da população. Então, é isso.

00:11:35 Michele Perea Cavinato: Obrigada, obrigada por essa introdução. Nós trouxemos aqui a CET, a SPTRANS e a CPTM. Quem quer começar a falar um pouquinho de como funciona isso? Juanito, vocês acordam com a informação de uma falha de energia. Como que é feito isso? Como que é trabalhado?

00:11:52 Joanito Jeronimo Ferreira: Bom dia, pessoal. Meu nome é Juanito, sou gerente de atendimento da CPTM. Estou há 51 anos nesse meio de transporte, foram 32 anos no metrô e 19 anos na CPTM. E sou gestor, inclusive sou gestor pela CPTM, sou gestor do convênio do país. Nós não chamamos de contrato, chamamos de convênio. O nosso convênio abrange principalmente a SPTrans e a AGUARAR TESP, que é a MTU AGUARAR TESP. Eu vi aí a colocação do nosso amigo, que o país da greve foi complicado. Qualquer país é complicado. O nosso trem transporta, em média, 2 mil pessoas. Como que eu tiro 2 mil pessoas e coloco um ônibus que cabe 80 pessoas? Então é muito complicado. A PAESE para a gente é uma dificuldade sempre, mas é necessário. Falando um pouco de greve, de PAESE de greve. Até o governo Dória não se fazia PAESE em greves. Mesmo no metrô, que eu passei muitos anos, aqui na CPTM não se fazia PAESE. A greve estava aí, acontecia, a população, cada um, corria do seu jeito. Quem queria ir trabalhar, quem não queria ficava em casa, e pronto, rodava. No governo Dória nós tivemos uma greve que, eu lembro, nós tínhamos uma sala de emergência no metrô, numa sala de crise, que a gente chama SPTM, e a gente recebeu um telefonema, veio da SECONA, que era para fazer um PAESE. Aí corremos atrás, falei, vamos fazer. E começamos fazendo, e eu percebo que ficou importante. A última greve mostrou a importância desse PAESE para as pessoas que têm mais dificuldade, moram mais longe para chegar, e a CPTM tem. Esse diferencial do metrô, o metrô trabalha dentro da cidade de São Paulo. A CPTM nós pegamos. Pegar a CPTM como um todo, quando nós tínhamos as sete linhas, eram 23 municípios. Essa é a dificuldade toda. Eu tenho que fazer isso, pessoal. Por isso nós temos convênio com a Artespo e a SPTrans. A SPTRANS opera dentro da cidade de São Paulo, a Artespo opera na cidade de fora. O País da Artespo pode entrar até uma estação, pode entrar até uma estação dentro da cidade de São Paulo. Normalmente faz isso. Às vezes tem situações, nós temos que negociar com a Artespo, foi o caso dessa greve agora, e trazer um pouco mais. Por quê? Eu ia pegar um pessoal lá de Mogi das Cruzes, trazer até a primeira estação, a Goianaz. Depois eu tinha que trocar com outro País da SPTrans para trazer para cá, mais perto da cidade. Então a gente negociou para não acontecer isso. Então o País da SPTrans, da Artespo, invade um pouco a cidade de São Paulo e trouxemos. Normalmente o País nosso, nós temos duas etapas. Nós temos o País emergencial, que é a greve emergencial, a greve não é programada, eles falaram que a greve é programada, acho que tem um pequeno engano, a

greve não é programada. Nós só sabemos se é uma greve realmente na véspera da greve. Normalmente, por volta de nove, dez horas da noite, o dia em que a terceira é a greve. Porque depende de decisões sindicais, decisões muitas vezes até políticas, para decretar se vai ter greve ou não vai ter greve. Então não dá para a gente programar o País, com todo mundo correndo e não ter greve. Então a gente trabalha com o emergencial e o programado. O emergencial, quando quebra um trem, você falou, alguém falou do dia 23, que foi uma linha da tróvia, não foi nosso, eu estava com a tróvia, nós entregamos as linhas 11, 12 e 13 para a tróvia no dia 21 de julho, e no dia 23, infelizmente, aconteceu essa ocorrência, ela programou esse País, não foi programado por nós, foi programado pela tróvia, mas eu tenho conhecimento do que aconteceu. Então, esse emergencial é isso aí, quando o trem quebrou, poderia ter sido um trem nosso, qualquer coisa, tudo bem, normal. Então, quando nós temos uma ocorrência grave de trens, que não circulam, deixam de circular por algum motivo, pode ser neto, técnico, civil, caiu um muro, teve algum problema na via, tem algum problema, emergencial, o trem não vai circular, acionamos o País. Então, esse é o emergencial. Normalmente, quem aciona é o nosso centro de controle operacional em contato direto com o centro de controle operacional, ou o Dardesp ou o Despetrans, se for em uma cidade, por exemplo, em Bogidas Cruz, não aconteceu, é em Viagem Vasconcelos, então ele vai acionar Despe. Se for dentro da cidade de São Paulo, vai acionar Despetrans. Então, ele faz acionamento direto. Normalmente, esse é o grande transtorno nosso. Nós entendemos até a dificuldade que tem, tanto o Dardesp como o Despetrans, fazer um País emergencial. Como que ele vai tirar? Ele não vai ter um contingente grande de ônibus disponível, de motorista disponível para todos os operantes dos ônibus. Seriam ônibus muito caros para ele. Então, ele vai ter que fazer algum trabalho de remanejamento, de provocação e tal, para trazer. Normalmente, leva em torno de duas horas para atender. Esse é o nosso grande transtorno. Por quê? Quebrou o trem nosso aqui, na estação de Itapê. Eu preciso de fazer, levar esse passageiro até Itaquera, trazer esse passageiro para Barra Funda, para o Brás. Eu aciono o País Despetrans. Em média, é duas horas para atender, para ele conseguir chegar. Durante essas duas horas, que é o nosso grande transtorno. Eu tenho que dar informação para o passageiro que nós acionamos o País, mas eu não posso informar para ele que o País já está funcionando. Então, eu tenho que falar, foi acionado o País, estamos aguardando

a chegada dos ônibus. E, normalmente, quando eu fiz isso, levam duas horas. Então, esse é o nosso maior gargalo, é o País Emergencial. Depois que chega, atende bem, tranquilo e tal, a coisa flui razoavelmente bem, bem dentro daquilo que eu falei. Se tirar duas mil pessoas em um trem, e colocar dentro de um ônibus, é muito difícil. E o País Programado. O País Programado, nós avisamos normalmente, o Brás SPTrans, o ARDESP, com uma semana, sete dias em antecedência. Isso mostra o nosso convênio, né? Que foi constantemente renovado agora, no mês de junho, mês de junho, foi renovado no mês de junho, o convênio, que durou seis anos, envolvendo todas as empresas ligadas ao transporte, mas agora participa também a CET, que não participava antes, né? Do convênio, agora está participando nesse novo convênio. A CET também participa. Então, isso nós informamos com sete dias, então tem uma tranquilidade maior. As empresas programam, separam os ônibus, separam os motoristas, o regime de hora é esse, os coitados conseguem fazer. Isso foi normalmente bem, dentro do possível, né? E como nós temos várias estações, por exemplo, eu faço um PAESE, como eu fiz agora, de estação a estudantes, até o centro de São Paulo. Então, eu não posso começar um PAESE só na estação estudante, com alguma unidade de ônibus. Nós pedimos, se não me engano, 95 ônibus para essa linha. É muito ônibus, sabemos disso. Mesmo assim, não vai conseguir, nunca vai ter 100%. Então, eu tenho que dividir esses ônibus, distribuir esses ônibus. Já quando eu faço a sua estação para a TESP, para distribuir ao longo das estações. Você se imagina um ônibus saindo da estação estudante, vocês todo mundo tem noção onde fica a estação estudante, depois de fugir das cruzeiras, e chegar até Tatuapé. E vai levar em média uma hora e meia, por aí, isso para mais. Depende muito do trânsito. Então, mesmo que não tenha essa tipo de ocorrência, o trânsito trava, nós sabemos disso. Então, ele vai levar mais de duas horas. E esse passageiro que está em Tatuapé esperando vai ir para Mugir das Cruzes, ou para ir para Ferraz, para Suzano, vai ficar esperando duas horas para chegar esse ônibus? Não. Então, eu tenho que programar a quantidade de ônibus X para a estação Suzano, para a estação Ferraz, para a estação Tatuapé, para a estação Mugica. Então, eu divido mais ou menos de acordo com o nosso quantidade de passageiros que nós temos nas estações. Para eu montar esse tipo de ônibus, nós temos um programa, que nós usamos, de acordo com o horário, de acordo com o dia, se é dia útil, qual o horário que tem e tal. E eu trabalho com ele no dia útil e no horário. Ou sábado e domingo também

e tal. Então, esse programa me dá, eu vou precisar de X ônibus para tal trecho. Então, eu simulo lá. Então, a estação Itaquera e Itaquera para a estação Tatuapé. Então, eu preciso de X ônibus. É dia útil? É de manhã? X ônibus. Na tarde? Quantidade de ônibus? Durante o dia? Quantidade de ônibus? Então, é calculado esse programa e a gente faz isso e informa as empresas. Então, a gente leva muito em consideração a quantidade de passageiros que nós vamos ter no sistema naquele horário, naquele dia, levando naquele dia. Outra parte muito crítica para nós, principalmente o caso da greve, foi citado aí, que é o que está mais caloriento agora, foram dois dias de greve, é a desintegração. O que a gente pede também para a SPTrans, é a desintegração. Que, por exemplo, a S.P. Trans tem um... coloca muitos passageiros em Guaianazes. Eu não vou ter trem em Guaianazes. Eu vou estar passando com ônibus em Guaianazes. Esse ônibus já vem lotado. Como que eu pego aquele pessoal que a S.P. Trans deixou em Guaianazes? Então, normalmente, a gente negocia com a S.P. Trans, pede para ela desintegrar, deixando desintegrar, que ela traga esse ônibus de preferência para Tatuapé, que era muito difícil, porque vai travar a radial. Porque ela traga até, na pior das coisas, para Itaquera, que já tem o metrô também, é um reforço a mais. Em Itaquera nós temos o metrô e a SPTM. Então, é um trabalho de desintegração que a gente faz também com as empresas de ônibus, quando tem esse tipo de ocorrência. Então, da nossa parte, o que a gente tem de PAESE, aí eu fico aberto para perguntas, esse tipo de informações.

00:21:37 Michele Perea Cavinato: Jonathan, muito obrigada. Vocês querem fazer alguma pergunta nessa parte da SPTM antes de nós mudarmos para SPTrans, CET? Ideli? Bom dia. Está no mudo, Hidely.

00:22:01 Hidely Codignoli: Bom dia. Agora está voltando. Bom dia. Bom dia, Joanito. Em que momento que a SPTM aciona... Em que momento a SPTM aciona o PAESE?

00:22:19 Joanito Jeronimo Ferreira: Normalmente, se é um PAESE programado, ela se aciona com sete dias de excelência. Normalmente com sete dias. Às vezes tem alguma emergência, vai pintar uma obra, três, quatro dias e tal, mas normalmente é uns sete dias. O programado, o emergencial, é na hora que acontece a ocorrência. Quebrou o trem, que a linha não anda, não tem como, se tiver um problema no avião, normalmente, infelizmente, nós temos um problema

de rede aérea, temos um índice alto de vandalismo também às vezes. Hoje tem muita mania de uma tal de linha de pipa, linha chilena, cortar a parte de viação nossa, aí o trem não passa, é uma dificuldade, estão trabalhando com algum sistema a ver se melhora um pouco esse sistema para dificultar o corte da via, da rede aérea nossa. Então, a gente aciona na emergência. Aconteceu a emergência, acionamos na hora. O nosso centro de controle, na hora, já faz o contato com o centro de controle da Artesp.

00:23:17 Hidely Codignoli: Existe um plano já determinado, então. Se naquela estação X que aconteceu isso, já vêm os ônibus, ou vem a Artesp, ou vem a... Já está programado.

00:23:32 Joanito Jeronimo Ferreira: Programado. A gente define de que trecho a que trecho. Por exemplo, eu tive uma ocorrência em uma estação Tatuapé. Então, eu tenho que fazer... O trem não vai chegar até Tatuapé. Então, tem que pegar uma estação antes do Tatuapé, concorda? Uma estação depois do Tatuapé. Não posso contar com ela. Então, tem um trecho programado.

00:23:53 Hidely Codignoli: A gente fazia o maestro. Ok, obrigada.

00:23:57 Michele Perea Cavinato: Obrigada, Leandro.

00:24:01 Leandro Chemalle: Uma dúvida que eu tenho é sobre essa regra de atender até a próxima estação da cidade. Na próxima cidade, no caso da CPTM. Eu não consigo ver muito motivo para existir essa regra. Então, eu precisava entender assim, de onde ela veio. Ela está em um decreto? Ela está em uma norma operacional? É uma lei estadual? Enfim, aonde ela está? Para a gente pensar um pouco sobre como a gente pode alterar isso. Porque eu não vejo muita inteligência nela. Porque, se você tem a CPTM, a linha toda parada, como é que você vai atender até a primeira estação da cidade sendo que a linha toda está parada? E, às vezes, você perde um tempo enorme nessa condição, às vezes, sendo que, se o ônibus vai direto até o final da linha, você não tem esse problema. Realmente, isso é uma novidade para a gente, porque a gente está mais acostumado a ver o Paese no metrô, que sempre atende, geralmente, a linha toda. Mas, no caso da CPTM, que tem essa questão, e aí, de novo, até sai um pouco do escopo do CMTT com a municipal, mas a cidade está sendo prejudicada, por isso que os passageiros vêm para cá ou eles vão para as cidades. Então, por que existe essa regra? E se a gente

pode pensar em como alterá-la para ter mais agilidade nessas operações? E a outra coisa, você falou um pouquinho, mas eu queria retornar nisso. Sempre que tiver um PAESE de CPTM, então, os ônibus SPTrans não atendem, porque os ônibus ESP Trans também não podem sair da cidade de São Paulo justamente por essa regra de ir até a próxima estação. Mas, de novo, a gente pode fazer uma operação, então, de dois sistemas de ônibus fazendo o mesmo PAESE, eu não vejo muita agilidade nisso. Então, eu quero entender, aonde está essa regra para saber se a gente consegue propor uma alteração para deixar que essa operação fique mais ágil e não fique presa a burocracia de primeira estação da cidade, etc., e que a linha realmente possa atender, os ônibus possam atender 100% de uma linha, quando for o caso.

00:26:10 Joanito Jeronimo Ferreira: Bom, vamos lá. Você conhece bem a CPTM? A CPTM opera dentro da cidade de São Paulo, e mais como eu fiz, contando todas as linhas que pertenciam à CPTM, 23 municípios, tá? Então, por isso que tem ESP Trans e ARTESP. Dentro da cidade de São Paulo, opera a ESP Trans. Fora da cidade de São Paulo, opera a ARTESP. O convênio, nós temos um convênio, né, que é chamado Convênio PAESE, onde participam todas as empresas ligadas ao transporte, que é elaborado esse convênio, é feito... A ESP Trans fez uma participação muito grande nisso aí, aumentou todo mundo. E foi estipulado, esse convênio foi estipulado, não sei se é lei ou alguma coisa não, né, mas está estipulado esse convênio, e a ESP Trans atende dentro da cidade de São Paulo, e a antiga metrô, hoje a ARTESP, atende fora de São Paulo. Concordo plenamente com você. Seria uma coisa totalmente desconfortável tirar o cara de um... Colocar no ônibus e depois descer do ônibus e passar por outro ônibus. Nós não fazemos isso. O que eu fiz na greve agora, no dia 3 e dia 4, nós quase sim, tá? Não fizemos isso. Nós combinamos com a ARTESP, a ARTESP concordou de cara, trouxe o pessoal até onde tinha metrô. O sistema até Itaquera. Ele veio até Itaquera. Em vez de vir até Goianás, ele ia até Goianás, que é a primeira cidade dentro de São Paulo. A primeira estação dentro de São Paulo. Ele veio até Itaquera. Então, a gente acerta isso justamente para evitar isso. Mas, em termos de convênio, a ESP Trans opera só dentro da cidade de São Paulo. Mas qual foi a outra pergunta que você fez? Que eu não lembro o que. Qual foi? Tem mais uma pergunta?

00:27:49 Leandro Chemalle: Era só para saber mesmo onde que estava essa greve. Ela está na definição do convênio. Provavelmente, ela não tem... Nem força de decreto, nem força de lei estadual. É mais uma questão operacional mesmo de quando o convênio foi criado. Nesse caso, você tinha Itaquera, mas você tem outras linhas do CPTM com outro tipo de operação, que às vezes você não tem o metrô em paralelo, vamos dizer assim, que é o caso da Trivia. Então, a preocupação maior era essa, de você atender até o fim da linha. Por exemplo, se tiver um caso da linha turquesa, que o PAESE não vai atender só até o automóvel da TI, que ele vai até a Luz. Na verdade, até a Barra Funda, que é até onde a linha atende caso aconteça alguma coisa lá. Então, a ideia é que o PAESE da CPTM seja paralelo à linha, da mesma forma como no metrô. Se a linha inteira está parada, que o PAESE consiga atender a linha toda e que a limitação não seja apenas essa questão de contrato, de os ônibus não poderem circular na cidade porque deu limite no município. Você tem que tirar uma operação, a operação tem que atender tudo. A questão burocrática.

00:28:57 Joanito Jeronimo Ferreira: A gente procura fazer muito, a gente chama de PAESE sob trilho. Você falou um exemplo, vamos pegar da Linha 10 para a Linha 10 por que? Vamos pegar de Rio Grande da Serra para Rio Grande da Serra e Arrafunda. Você imaginou o ônibus Rio Grande da Serra e Arrafunda? É totalmente viável, tá? O que a gente faz? PAESE sob trilho. Se eu trago ele até Tamaroteí, em Tamaroteí ele tem trilho. Ele passa o metrô, ele tem trilho para chegar. Entendeu? A gente procura fazer isso, usar o PAESE, porque a nossa ideia, o ideal em qualquer país do mundo, em qualquer cidade do mundo, é trilho, não é pneu. O ideal é jogar para o trilho, que é o mais desenvolvido de todos, é muito mais trilho do que nós temos hoje, infelizmente. Então, a gente traz até Tamanduá, em Tamanduá eu jogo ele para a Linha 2 Verde, ele vai pegar o trilho e tal, ele consegue chegar até Arrafunda. Se eu tirar o ônibus Rio Grande da Serra e trazer, passar pelo centro todo, passar em Arrafunda, eu vou levar umas 4 horas. Então, quantos ônibus eu precisaria para fazer um PAESE desse? Seria uma coisa de louco, né? Então, não tem. Então, a gente usa o PAESE sob trilho. Mesma coisa, você falou da Linha 12, a mesma coisa. Quando a gente consegue trazer até Tatuapé, Tatuapé já tem. A Linha 11 que passa em Tatuapé já tem o metrô. Se eu consigo levar ele até, sei lá, Penha, por exemplo, eu já tenho também o metrô, já tenho próximo também, uma

estação para cá, agora eu tenho a estação Penha da CPTM e a estação Penha do metrô, né, para interligar aquelas linhas. Então, a gente procura sempre fazer isso aí, fazer o caminho mais rápido para o passageiro. Ele sabe a dificuldade que ele tem para chegar, a preparação que ele tem, está acostumado. Ele pega um trem, 20 minutos, ele está de Itaquera, está aqui no centro. Você vem de ônibus, quanto tempo ele vai levar? A radial trava toda. Eu tenho reuniões com a CPTM, discuto com ela, peço para desintegrar-se com o Joanito. É difícil, porque vai travar. Se eu fizer uma filha de ônibus, trava a radial, o ônibus não anda também. Ele sabe disso. Tem essa dificuldade. Então, ele procura muito usar o PAESE, trilhos, tá?

00:31:09 Michele Perea Cavinato: Obrigada, Leandro. Obrigada, Joanito. Mirna. Mirna, você me pede. Mirna.

00:31:15 Myrna dos Santos Melo: Bom dia a todos. Bom dia. Mirna, vou secretária na Escola da Pessoa com Adolescência. Eu queria saber, com relação ao atendimento à pessoa com deficiência, quando tem essas ocorrências, qual o fluxo de ônibus na rua para que atenda também a pessoa com deficiência? Porque todo mundo sabe que aqui é só um espaço para pessoa em cadeira de rodas e alguns assentos para pessoa com deficiência no geral. E aí, eu queria saber esse fluxo, né? Como é feito esse fluxo para que a pessoa com deficiência não fique esperando muito tempo na rua?

00:31:56 Joanito Jeronimo Ferreira: É, nós fazemos. No PAESE, nós fazemos a fila, programamos a fila para pessoa com deficiência, pessoa com o idoso, crianças. A gente procura colocar numa fila separada, dando prioridade para o embarque dele. Porque às vezes a fila, não sei se já viram fila de PAESE, tem filas grandes às vezes, tá? Então, a gente procura, procura ou não faz essa fila separada para ele entrar, para ter um embarque mais facilitado. É lógico que nem todos, você conhece melhor que eu, nem todos os ônibus são adaptados para o cadeirante. Nós sabemos disso, tá? Normalmente, o PAESE tem uma outra dificuldade para a gente. Quando o traçado favorece, o que a gente pede para a SPTrans? A Artesp não trabalham com esse tipo de ônibus, mas a SP Trans trabalha. Quando o traçado favorece, a gente pede o ônibus grande, geralmente o ônibus de piso baixo, né? Facilita um pouco para todo mundo e tal. Mas tem traçado que não favorece, tá? Se não favorece, não adianta eu colocar o ônibus grande, porque ele vai travar na rua e não vai andar. Não vai parar lá e não vai sair nem para um lado nem para o

outro. Então, a gente tem que, tudo isso é analisado por nós, né? Já temos o reconhecimento. Qual tipo de ônibus eu vou pedir para a SP Trans? Mas normalmente, a pessoa com deficiência, nós fazemos esse trabalho de diferenciar, de colocá-la com mais facilidade numa fila separada para ela.

00:33:16 Michele Perea Cavinato: Eu acho que vai ter um pouco de encontro com o que a Sandra colocou no chat aqui, se existem protocolos de atendimento para PCDs. Isso. Deixa eu voltar aqui. João, então, muito obrigado. Obrigada por ter... E se você pudesse ficar conosco, porque...

00:33:38 Joanito Jeronimo Ferreira: Eu continuo, eu continuo. Se tiver uma pergunta, uma coisa a precisar, estamos aqui à disposição.

00:33:43 Michele Perea Cavinato: Vai acabar voltando para vocês em algum momento. Legal. Obrigada. Então, já que nós focamos tanto no PAESE, vamos já emendar com a SP Trans, Marcelo, Mustafa e a Kátia.

00:33:55 Kátia – SPTrans: Olá, bom dia. Bom dia. Sou a Kátia, trabalho na superintendência de planejamento aqui da SP Trans. Eu tenho em torno de 14 anos dentro da empresa. Nós montamos uma apresentação aqui até para exemplificar como que funciona o PAESE desde o início até a operação dele. Eu vou colocar, compartilhar aqui a tela com vocês. Vocês conseguem visualizar? Sim, Kátia? Perfeito. Melhor agora, modo apresentação. Isso. Então, vamos lá. O PAESE, ele é um procedimento de apoio entre todas as empresas envolvidas diante de situações que ocasionam alguma paralisação, seja ela temporária, total ou parcial, do sistema de trilogos. E dentro dela, como até o Jeanito já falou para a gente, nós temos o programado e nós temos o emergencial. O que é programado? Aquelas intervenções que nós temos dentro do sistema de trilogos, seja para obra, para manutenção ou para teste. E o emergencial são aquelas ocorrências que não são programadas, que provoquem alguma interrupção total ou parcial da operação. O atendimento, ele é estruturado de acordo com o trecho afetado com o período de interrupção e a estratégia definida. Aqui, um pouquinho de todos os convenientes. Então, hoje, nós atuamos com tanto a SPTrans, a ARTESP, CPTM, a Via 4, a Via Mobilidade, a TIC Trans, a Trívia, a Linha 1 e a CET e o metrô. Todos esses convenientes, eles atuam de uma forma integrada e coordenada para a gente conseguir atender o público que tem esse impacto, para que tenha o menor

impacto possível. Dentro do planejamento operacional, a gente elabora cadernos técnicos e a gente encaminha esses cadernos técnicos para todos os envolvidos. E cada caderno técnico desse é direto e específico para uma empresa metroferroviária. Então, tem específico da Linha 6 Laranja, que foi mencionado, tem da Linha 1, tem da Linha 2 e assim por diante. Todas as linhas, elas possuem um caderno específico. E dentro desses cadernos, vão ter todas as atribuições de todos os envolvidos, possuem o percurso do PAESE, analisado, que eu vou falar um pouquinho mais daqui a pouco. Existem as empresas concessionárias que podem utilizar, que podem fazer esse percurso, as linhas de transporte que estão envolvidas ali próximo de cada uma das estações. Então, aquelas que são integradas, que operam ali na região GO e aquelas que operam de passagem, entre demais informações de extensão, de tempo estimado, de percurso e etc. Agora, como que funciona a definição desses pontos de parada e do itinerário? O itinerário, a gente define de acordo com a possibilidade de circulação dos ônibus. Então, a gente precisa de uma ligação entre as estações e a gente utiliza o viário que consiga a circulação desses ônibus. Dependendo da situação, a gente até faz um teste operacional para verificar quais as tecnologias, quais os tipos de ônibus eles conseguem trafegar naquele viário. E os pontos de parada dependem das condições de acomodação, tanto do veículo quanto do passageiro. Então, a proximidade da estação também é importante, porque precisamos garantir também a segurança daquele passageiro. E como que funciona a questão do ponto? Existe um ponto regular, que pode ser o atendimento no ponto regular e também pode ser um ponto específico do PAESE. Aí vai depender da situação, caso a caso. O acionamento. Então, o primeiro a acionar é o conveniente que possui essa dificuldade, esse impacto dentro do seu sistema de trilha. Então, por exemplo, o metrô, ele liga para a SPTrans, solicita esse acionamento do PAESE e daí ele informa qual o dimensionamento que ele pretende. Então, primeiro, qual o trecho que acontece o impacto, qual o período que vai ser desse impacto, a quantidade de veículos e a tipologia. Então, assim como o Joanito falou, dependendo da situação, eles já pedem os articulados, que são os veículos maiores, ou pede o padrão, e aí vai depender da necessidade. O acionamento que é feito aqui na SPTrans. A SPTrans, além de acionar as concessionárias envolvidas, e cada concessionária, é legal, importante dizer isso, que as concessionárias contratadas, elas são de uma região específica. Então, cada uma tem uma região que foi

contratada. E dentro desse caderno do PAESE, que foi informado anteriormente, tem as empresas de cada uma delas. Então, o metrô, por exemplo, ou a CPTM, ele já tem as informações de quais as empresas que podem operar o PAESE naquela região. E aí, a SPTrans, ela aciona essas empresas e também os demais agentes necessários, como a CET, por exemplo. A partir disso, a empresa vai disponibilizar os veículos. Então, ela pode retirar ali da garagem o veículo até a estação. E acontece a operação de fato. Acontece que também, além dessas programadas e o emergencial, a gente tem essas operações de maior abrangência, como as greves, por exemplo, como a que ocorreu faz pouco tempo. Nesses casos, pode ter o acionamento do PAESE. Também tem o reforço de linhas. Então, as linhas que atendem essas estações mais frotas, essas estações que foram afetadas, elas possuem um reforço de linhas mesmo. Há um remanejamento de frota. Existe a reorganização da rede que, dependendo da situação, como até o Jeanette também já falou, a gente pode prolongar uma linha ou remanejar uma linha de um determinado local para melhor atender os usuários. E também existe o monitoramento, tanto em tempo real pelo sistema, quanto para o pessoal da nossa fiscalização. A fiscalização está sempre apoiando na rua, no viário, verificando qual está sendo a operação e dando esse suporte. Aqui, finalizando, os números de PAESE. Então, em 2025, a gente teve 47 operações. Dentro dos 47, 27 foram emergenciais e 20 foram programadas. Ou seja, 57% foi um número relevante com relação aos emergenciais. Sendo que desses de 2025, 1.147 veículos foram empregados nas operações do PAESE. Vale informar que esses 1.147 não são o total de apenas um dia, mas são a junção de todos aqueles veículos, dependendo de todos os dias, de todos os acionamentos que foram feitos durante o ano. Em 2026, esse ano, até agosto, foram 30 operações realizadas até o momento, sendo que 20 foram emergenciais e 10 foram programadas. 67% emergenciais e 629 veículos foram empregados nas operações do PAESE. Uma coisa que é importante citar também, os veículos programados são da reserva técnica. Existe hoje a frota operacional e existe a frota reserva técnica, que é, quando acontece algum problema com algum tipo de ônibus, existe a reserva técnica para dar o suporte e substituir aquele veículo que está em operação. Então, no PAESE, a programação é que sai da reserva técnica. Nem sempre acontece pela necessidade. De acordo com a necessidade, a gente faz o remanejamento entre linhas, mas aí vai depender de como está sendo impacto e etc. E existe a identificação também dos veículos.

Os veículos possuem a identificação do PAESE na placa frontal e existe também a questão da tarifa. Hoje não tem uma cobrança do usuário para a utilização do PAESE. Então, é isso, gente. Só queria acrescentar também uma outra informação. O Leandro perguntou como é definida a questão de operação do sistema municipal de transporte público. Acontece que existe até uma lei municipal que delega qual a prestação de serviço que é a SP Trans e que os concessionários devem operar. E limita essa operação dentro do município. Então, existe sim uma lei municipal que limita essa operação.

00:43:47 Nailton Porreta: Oi, bom dia. Bom dia. Eu precisava saber da Cátia uma informação a respeito das empresas que fornecem o PAESE. Ela falou que é regional e é contratual, ela falou. Primeiro, saber o seguinte. Se as empresas são obrigadas a manter uma reserva técnica com esses grandes países, porque, no contrato, com certeza, elas recebem por esse serviço prestado, que é um serviço, vamos dizer assim, extra. E se tem essa obrigatoriedade de ela manter uma frota de reserva técnica para atender essas demandas. Se isso realmente está no contrato, de fato, as empresas cumprem com esse requisito do contrato atual. Obrigado.

00:44:42 Kátia – SPTrans: Nailson, sim. Existe isso no contrato. Hoje, as empresas são obrigadas a colocar 8% da frota total em reserva técnica. A questão do PAESE é um pouquinho maior, porque é uma situação de emergência. Então, a gente programa que saia da reserva técnica para não que não tenha uma interferência tão grande no nosso transporte regular. Só que isso vai depender da situação. Se nós tivermos uma paralisação total do sistema de trilha, aí é necessário que a gente remaneje de outras linhas, inclusive utilizando motorista, cobrador, que hoje está no sistema, porque a gente não tem uma frota reservada só para isso, além da reserva técnica, somente para atender o PAESE. A gente precisa colocar a frota regular na rua para atender todos os passageiros. Então, é basicamente isso. A gente utiliza, sim, essa reserva técnica, a depender também da situação.

00:45:47 Michele Perea Cavinato: Obrigada, obrigada, Kátia. Nailson, muito obrigada. E nós passamos para a próxima parte, para o Mustafa. Como que vocês se organizaram, Kátia?

00:46:05 Kátia – SPTrans: Na verdade, foi essa apresentação por parte da SP Trans. Aí, se precisarem tirar alguma dúvida, aí tem nós três para conseguir.

00:46:15 Michele Perea Cavinato: Então, vamos passar para a CET também, quando tem algum evento emergencial, é bastante a parte de mobilidade afetada. E aí a gente abre para todos participarem. Emerson?

00:46:31 Emerson Bitencourt dos Santos: Olá a todos, eu sou o Emerson, representante aqui da SP Trans. Eu fiz uma apresentação, só que eu fiz de várias situações emergenciais. Com relação ao PAESE, especificamente, com relação à paralisação de ônibus, metrô, trem, todo esse impacto que é causado tem como reflexo o aumento de veículos, fluxo de pedestres, a concentração de usuários nas estações, terminais e pontos de ônibus. No caso da interrupção do serviço dos trilhos, especificamente, é acionado, nós fomos acionados aqui na central de operações, na nossa central de operações da CPT. Somos acionados pela SPTrans, para que a gente possa contribuir na fluidez, na movimentação do transporte coletivo no corredor. A gente intensifica as operações nos principais corredores, como foi citado aí no exemplo, em Itaquera, quando tem problema, é necessário que pegue seus passageiros de Itaquera, levar até o Tatuapé. A gente dá uma priorizada ali na Radial Leste, nos corredores de ônibus, ativando os pontos operacionais de cruzamento, até mesmo nesse trecho, para que haja uma melhor fluidez, uma melhor operação do programa PAEL. Qual as ações assíncronas, identificadas as possibilidades da paralisação, a gente começa essa ação. Como tem, às vezes, no PAEL, que o astronauta é programado, então a gente consegue se preparar antecipadamente para os trechos que a gente vai operar, a gente consegue montar reserva de várias, a melhor parada do ônibus, na região dos pontos de ônibus. A gente consegue dar um atendimento melhor para receber esses ônibus que estão vindo na operação PAEL. Quando está na operação emergencial, a gente tenta fazer dessa mesma forma. Lógico que, às vezes, não é possível fazer a reserva da maneira que a gente gostaria, porque a gente tem veículos estacionados em locais permitidos, e a gente não consegue ter a mesma amplitude local para essa parada dos ônibus. Então, pontos vínculos. Tendo mais exemplos nos tópicos, a gente reposta a operação de campo, corredores, cruzamentos, terminais de estações. A gente antecipa a entrada das equipes operacionais e de coordenação. Quando a gente tem essa informação, a partir do

momento que a gente tem informação, a gente já consegue antecipar a entrada dessas equipes operacionais. É avaliado, na nossa instância, que, com o CEP, a gente levanta dados, através da nossa central de operações, com relação à lentidão, a paralisações anteriores, que vem do histórico de comandidão, passa essa informação para instâncias superiores, para que seja avaliada a possibilidade da contenção do rodízio ou não. Então, sustentação de rodízio, liberação de zona azul e faixa do corredor de ônibus. Todas essas decisões são tomadas por instâncias superiores. Vai para a Secretaria de Treino, vai para a Prefeitura, e a gente consolida esses dados para que seja tomada a melhor decisão. Muitas vezes, existe esse conflito de pensamento sobre a sustentação do rodízio, que vai aumentar a lentidão, mas também, em contrapartida, ela amplia a possibilidade das pessoas conseguirem chegar até o fim. E sem aquele desespero que normalmente toma conta da população de conseguir chegar ao seu destino antes do início do horário do rodízio municipal. Remanejando os rinchos, caso haja algum problema com os corredores de ônibus, algum tipo de interferência, até mesmo os próprios ônibus quebram, para que a gente possa remover o mais rápido possível, para que neste nível do corredor, para que a gente possa entender melhor a população, existe o monitoramento com relação ao nosso sistema de semáforos, então, a gente prioriza o corredor, o sistema semáforo. Existe também uma avaliação, dependendo do impacto que tenha, é uma paralisação, ampliação dos horários de fatos reversíveis, para que tenha um volume maior de veículos para que cheguem ao seu destino. Divulgamos as informações através dos nossos canais de comunicação, temos sistemas de painéis de montagem de variáveis nas vias, para que a gente possa também orientar o condutor nas vias que a gente identifica que estão com menor volume de trato. A gente tem um sistema de câmeras, em torno de 600 câmeras pela cidade, e conseguimos identificar os viários e tentar, da maneira mais rápida possível, indicar através desses painéis o melhor caminho. A gente tem, aqui na nossa central de operações, um convênio com o Waze, para melhorar a comunicação com o condutor, o usuário da via, para que ele possa ir pelo melhor caminho. É uma atuação integrada, SP Transmetro, CPP, NETEF, PPM, GCE e concessionárias. A gente vai se comunicando através das centrais de operações, vai passando informações para que a gente possa ter uma operação melhor. A gente também tem uma agência de obras, que está ligada à CINE. Nós estamos aqui na superintendência de viário de trato. Temos uma outra

superintendência que cuida, tem uma agência que cuida dos projetos de obras. Então, havendo alguma obra que possa interferir nessa mobilidade, existe essa possibilidade de contato para que sustentam as obras que são organizadas na cidade, naquela região, naquele espaço, por esse período de... Durante a operação PAESE ou qualquer situação de emergência. Estamos falando de PAESE. A parte do PAESE faz as considerações. Em situações de fortes comprometimentos na mobilidade, a CET apoia medidas excepcionais, como o Bloqueio de Estratégia, o Reforço Operacional, meio que um resumo do tipo. A gente tem manuais aqui na CET que preveem alguns cenários críticos, onde a gente já tenha alguma ação que a gente possa tomar normalmente, consulta esses manuais e ver que ações, através do histórico, conseguiu justificar os problemas no trato e colocá-los em ação. Em ocorrências mais graves, a CET também coordena a resposta com outros órgãos e exemplifica a comunicação operacional acionando a saúde estratégica. Para disseminar de uma maneira mais rápida para os outros órgãos e os parceiros, toda essa informação do que está ocorrendo na cidade naquele momento. Basicamente, por parte da CET, essa é a ação tomada em torno da sustentação do transporte público.

00:57:12 Michele Perea Cavinato: Muito obrigada, Emerson. Concluiu? Tem mais dois slides aqui do lado? Não, é que eu fiz a... Acerta, acerta. O Dupla S era mais necessário. Complementar. Abre para o Gilberto aqui.

00:57:31 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, deixa eu só complementar. Deixa eu complementar rapidamente.

00:57:33 Michele Perea Cavinato: Quer tirar o compartilhamento, Emerson? A gente conversa um pouco.

00:57:39 Dawton Roberto Batista Gaia: Antes de abrir para as perguntas, eu acho que é importante... O Emerson, aliás, os três apresentaram muito bem os projetos, os trabalhos estão sendo realizados em conjunto e, claro, todo o esforço no sentido de solucionar problemas desse tipo, que, na verdade, são problemas muito grandes quando ocorrem nesse formato, principalmente no formato emergencial, em que todos nós somos pegos de surpresa e realmente não é muito fácil. Mas acho que o importante aqui é o seguinte. Eu gostei muito da proposta, de a gente poder continuar trabalhando no sentido de melhorar tudo isso que a gente está

apresentando. E, se tiver, é lógico que nós estamos muito abertos com relação a sete anos. Nós estamos muito abertos em isso.

00:57:55 Leandro Chemalle: Escutar todas as pessoas, ouvir todas as pessoas e tudo que for possível fazer dentro do nosso programa operacional é melhorar essa condição. O que a gente precisa, é claro, compreender que não tem nada nessa cidade que é capaz, no caso de uma greve de ônibus, de trem ou de metrô, né? Não tem transporte capaz de substituir, lógico que não. É uma medida emergencial, de fato, é uma medida que... é uma resposta que o poder público tem a obrigação de dar e tem dado com muita responsabilidade, com muito esforço para poder atender as pessoas que ficam desabastecidas do transporte nesses dias, né? Mas o mais importante de dizer aqui é o seguinte, né? Como o Leandro falou, podemos sugerir, podemos conversar, nós estamos abertos, podemos conversar sim, pode sugerir, pode sugerir. E vamos sugerir, tudo que for necessário para poder implementar e melhorar esse processo, nós estamos super abertos para poder atender, é isso.

00:59:53 Michele Perea Cavinato: O Juanito contou isso muito bem. São duas mil pessoas num transporte de massa levadas para um ônibus com 80 anos, então são todas medidas mitigadoras. Tanto a suspensão do rodízio quanto a implementação do transporte por ônibus são medidas mitigadoras, mas quem não substituir na íntegra é um transporte de massa.

01:00:15 Dawton Roberto Batista Gaia: Não tem mesmo, senão...

01:00:16 Michele Perea Cavinato: Não existe.

01:00:15 Dawton Roberto Batista Gaia: Exatamente, e o que a gente quer cada vez mais é o que vem acontecendo, né? Tem várias linhas de metrô sendo projetadas, sendo implementadas, sendo inauguradas, e isso que vai... A gente sabe que uma cidade do porto de São Paulo com 11 milhões e meio de pessoas na cidade, com 10 mil veículos circulando, né? A solução definitiva para transportar as pessoas e solucionar o problema das viagens feitas em São Paulo é o transporte de massa, com toda certeza. Lógico que o transporte de massa não atende também sozinho, ele precisa integrar. É o que a gente tem feito. Tudo que tem sido implementado, a gente tem feito essa integração da melhor forma possível. E é isso.

01:01:05 Michele Perea Cavinato: Doze milhões aqui dentro, né? Fora a Granada de São Paulo, nós dois aqui, cada um de um lado.

01:01:08 Dawton Roberto Batista Gaia: Exatamente. São 22 milhões da região metropolitana. Então, realmente, não é fácil. Claro que a solução para integrar toda a região metropolitana, os 39 municípios da região metropolitana, é o transporte de massa, não tenho dúvida nenhuma,

01:01:33 Gilberto de Carvalho: Tá, bom. Então, só fazendo uma observação em cima do que o Dawton colocou agora. É claro, nós estamos aqui, não é, sempre na intenção de dar outras ideias, né? Quer dizer, eu acho que a questão que pega mais é a questão da liberação do rodízio. Eu não consigo ficar convencido, assim, por uma questão absolutamente técnica, né? Quer dizer, eu acho que você piora uma situação que eu entendo que você não vai substituir com ônibus um transporte de massa. Mas você botar mais carro rodando do que a gente já tem, o normal, com o rodízio, já não é muito legal. Se suspende o rodízio, piora muito, né? Ainda mais agora que nós estamos com essa questão de todos os híbridos elétricos que são dispensados do rodízio. Quer dizer, a gente nota que isso está aumentando o tráfego diário, né? Então, eu colocaria alguma sugestão do tipo, por exemplo, sobretudo, como no exemplo que o Leandro deu, por exemplo, da parada do último acionamento do país que nós tivemos, que foi na Zona Leste, e aí você acaba com o rodízio na cidade inteira, e aí você acaba, uma coisa que deveria criar um problema regional, acaba criando um problema na cidade, transferindo o problema para a cidade toda. Então, eu pergunto, por exemplo, você não poderia ter, sabe, diminuir um pouco o intervalo da frota de ônibus, por exemplo, quer dizer, jogar mais ônibus na frota. Estou propondo alternativas à suspensão do rodízio, né? Que nunca chega a me convencer que ela vai ajudar alguma coisa a resolver o problema das pessoas. Segundo ponto que eu colocaria, quer dizer, nesse caso, eu acharia melhor se a prefeitura, como acontece em outros lugares do mundo, tivesse registrada toda a frota de Uber e dos operadores de aplicativo, seria o caso, eventualmente, de você liberar para os operadores de aplicativo tirá-los do rodízio, né? Não para os veículos individuais, porque esses, pelo menos, vão estar resolvendo trechos e atendendo diversas pessoas, enquanto que uma pessoa que vai sair de carro sozinho vai resolver o problema dela individualmente, né? Eu estou pensando alguma coisa em termos de resolver de

uma forma mais... que beneficie um maior número de pessoas, né? Daí, propondo, por exemplo, o aumento, num caso desse, do... Porque, que eu saiba, nos próprios contratos da XP Trans, as operadoras são... as concessionárias são obrigadas também a ter uma certa reserva de veículos na garagem, né? Sobre tudo para substituição de veículos que quebram, às vezes, tal, tudo... Então, eu queria um pouco esclarecer esses pontos, no fundo, mais relativo à suspensão do rodízio mesmo.

01:05:34 Michele Perea Cavinato: Eu acho que passar para os técnicos aqui, esses pontos, regionalização da suspensão de rodízio, foi um pouco isso que você pontuou, não foi, Gilberto?

01:05:44 Gilberto de Carvalho: Regionalização... Regionalização, não. Quer dizer, eu acho que muitas vezes, quer dizer, quando você está com uma operação paese, que às vezes...

01:05:49 Michele Perea Cavinato: É pontual, é só num trecho...

01:06:02 Gilberto de Carvalho: É pontual numa região, você libera o rodízio na cidade inteira, você transfere, no fim, o problema para a cidade inteira. Quer dizer, aí você vai ter ônibus tendo mais dificuldade de se locomover, você vai piorar... Uma coisa que podia ser mais problemática para a região, você transfere para a cidade toda.

01:06:14 Michele Perea Cavinato: E falar um pouco também dessa proposta de aumento da frota, que eu acho que o próprio sistema aviário é um limitador. Você vai fazer um corredor, uma fila de ônibus.

01:06:25 Gilberto de Carvalho: Não, não, não é uma fila porque nós continuamos, não. Vamos lembrar que nós continuamos com a mesma frota da pandemia. Nós nunca voltamos à frota. Eu sei porque eu uso o corredor 9 de julho. Aquele corredor 9 de julho, você não parava... Três minutos no ponto, você conseguia subir. Hoje em dia, você tem vazios grandes entre um ônibus e outro. Então, tem. Tem muito espaço para andar nos corredores, para aumentar a frequência de ônibus nos corredores. Quem pode falar um pouquinho sobre esses pontos?

01:07:03 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu acho que o problema maior é o problema que a gente... Nesse último, se vocês prestarem atenção, nesse último

rodízio, a gente tinha suspenso apenas o período da manhã. E aí começaram todos os questionamentos, e realmente não são poucos, que a gente recebe através da assessoria de imprensa. Todos os questionamentos, eu vou trabalhar... Se eu for de manhã, como é que eu volto à tarde? Quer dizer, o problema da regionalização, ele precisa ter muito mais controle de tudo que a gente está colocando. Tem que ter um... Vamos dizer, pegar uma área específica, criar um polígono, vamos colocar assim, criar um polígono específico para poder fazer essa regionalização. Isso não é fácil, não estou dizendo que é impossível. Estou dizendo que é possível. Isso é possível, mas... As perguntas que começaram a fazer, eu estou na Zona Leste, mas eu tenho que ir para a Zona Oeste. Eu vou sair daqui, e aí como é que eu vou... Eu consigo sair da Zona Leste, mas como é que eu chego na Zona Oeste se o rodízio só é feito aqui na região que eu moro? Então, e isso acontece muito na cidade. Como a Michelle acabou de falar, nós somos de outro município, e a gente veio trabalhar em São Paulo. Então, imagina você passar por uma área que está restrita, vamos dizer assim, que está com rodízio, ou está suspenso o rodízio, e de repente você sai desse rodízio e entra em uma área que tem rodízio. Então, não é... É um problema que eu acho que... É uma questão que pode ser... Que deve ser estudada. Eu sempre que eu... Eu comecei até a escrever um texto sobre isso, comecei a fazer uma nota técnica sobre isso, sobre a questão da regionalização do rodízio, e a gente termina esbarrando em vários problemas específicos que terminam ocorrendo quando você regionaliza. Porque, claro, que tudo isso está dentro de um controle. Como é que eu vou fazer o controle de uma pessoa que está atravessando uma área que está liberada e, posteriormente, essa área não está liberada? Então, não é simples. O desafio é enorme. Lógico, tem o princípio da razoabilidade de tudo que a gente está falando. A gente tem que realmente debruçar sobre o assunto. Eu acho que isso pode ser melhorado. Eu concordo, sempre pode ser melhorado. Mas não é que nós não pensamos nessa possibilidade. Não é isso, não. Nós já pensamos várias vezes, e o que ocorre, principalmente através da imprensa, das pessoas que começam a se manifestar contrariamente ao posicionamento de determinadas decisões, é que a gente tem que realmente dar resposta a essas decisões e a essas ações que são tomadas imediatamente. E reforçando, tudo que nós fazemos sempre vai estar em benefício do ser humano, das pessoas que estão sendo transportadas, das pessoas que estão se deslocando pela cidade. E eu não tenho dúvida nenhuma que, se tiver uma

solução melhor do que essa, nós podemos aplicar sim. Nós estamos super abertos a isso. Muitos anos a gente vem fazendo essa operação, e ela tem dado bastante resultado. E claro, quando você fala, não deveria liberar o rodízio, mas de alguma certa forma, quando você libera, você está meio que regionalizando um dia, vamos dizer assim. Porque você está dando a oportunidade de mais pessoas circularem naquele dia com o veículo dela, já que, por algum motivo, ela não se sente atendida pelo transporte que está sendo colocado à disposição dela. Pela alternativa de transporte naquela região à disposição dela. É isso.

01:11:27 Michele Perea Cavinato: Ata, fala um pouco desse aumento de ônibus.

01:11:31 Kátia – SPTrans: Sim, claro. Gilberto, isso. Da 9 de julho, é legal a gente só lembrar que a gente está trocando a frota a diesel por elétrico. Então, naquele momento, a gente só tinha disponibilidade de algumas tipologias. Hoje, a gente já tem a disponibilidade do articulado, por exemplo, elétrico. Então, a gente está fazendo esses remanejamentos, essas inclusões desses veículos, conforme a entrada. Agora, mais específico para o PAESE, o que acontece? O PAESE é solicitado pelo sistema metroferroviário. Então, ele vai falar, eu quero 20 veículos articulados, por exemplo. Se ele está vendo que é necessário uma demanda maior, daí ele vai pedindo para a ST Trans para a gente ir adicionando veículos. Então, isso já dimensiona qual o intervalo que vai ser ali. Com relação à capacidade do viário, é isso. Hoje, a gente tem que trabalhar com viário existente. Então, de acordo com a capacidade do viário, a gente coloca uma tipologia e isso vai descrito no caderno do PAESE. Então, o caderno do PAESE vai falando qual a tecnologia que ele pode utilizar, por exemplo, tanto as empresas, tanto com a tipologia do veículo.

01:12:52 Michele Perea Cavinato: Então, quem aciona define o número de veículos que quer, porque eles estão pagando. Quem aciona paga, então eles definem.

01:12:59 Kátia - SPTrans: Isso, é porque também não é só na questão do pagamento. O Janita até tinha falado que é na questão da demanda. Então, qual a demanda que ele tem? De acordo com o perfil, o horário de pico ou do entropico, ele dimensiona qual a necessidade dele.

01:13:06 Michele Perea Cavinato: Perfeito. Leandro?

01:13:23 Leandro Chemalle: Vamos lá. Então, já pegando o gancho do que a Kátia falou aqui, a expectativa de produção fica dependente daquilo que a demandante acha e não necessariamente dos dados que a expectativa tem. Só uma provocação que eu queria colocar só para a gente pensar um pouco sobre isso. Será que apenas a demandante é que sabe o que é melhor ser feito? Porque eu penso que, por exemplo, o operador de metrô, do metrô no caso, ele entende dos passageiros dele, mas ele não acompanha o trânsito. Ele não acompanha as especificidades do caminho e do corredor. O que eu lembro disso? Porque eu lembro de ter um problema muito grave. Eu lembro de muitos relatos, da linha verde, principalmente no trecho. Eu lembro de várias questões sobre esse trecho, principalmente porque o tamanho do ATI é um pouco fora de mão, não é uma linha tão simples da parte do viário, e você teve uma operação ruim quando foi necessário. Será que naquela operação, no caso de SP3, você falava como esse trecho tem uma diferença, porque o tamanho do ATI é mais isolado, etc. Não deveria ser diferente? Estou jogando o verde aqui, na verdade, para a gente pensar nisso. Será que apenas a linha demandante é que tem a informação completa ou a informação mais correta sobre qual é a demanda? Eu acho que talvez não. Talvez a gente precise considerar outros parâmetros que talvez a Supertrânsito que atende, no caso da cidade de São Paulo, ou eventualmente a ARTES, PMTU, no caso da região metropolitana, pode ter dados que exigem mais ônibus, menos ônibus, ou um tipo de ônibus para cada operação. Isso é uma coisa. A outra coisa, eu queria aproveitar também, se você conseguir levantar, mesmo se não der para responder durante a reunião, mas passar depois, quando a gente tem aquela situação da enchente da estação de metrô do Jardim de São Paulo, eu queria te perguntar se você consegue levantar. Quanto tempo demorou até o aviso do metrô, até o primeiro ônibus estar parado no Jardim de São Paulo, no Tucuruvi, para atender a operação? Também uma coisa que a gente queria levantar para estudo mesmo é o tempo de resposta. Quanto tempo demora para um país emergencial, uma enchente, um incêndio, uma estação que desabou, qualquer coisa assim, quantos minutos ele demora para ter o primeiro ônibus parado lá para receber o passageiro? A outra coisa, também em SP Trans, é, por exemplo, a gente teve o caso daquela greve relâmpago que aconteceu, eu estava na época em Boi Mirim, que foi bem naquela região lá, que os ônibus passaram a recolher a partir de três da tarde, todo mundo para a garagem e não tem mais ônibus. E aí o que acontece? Nesse caso, que não é uma

linha de metrô demandante, mas é uma empresa que sai do ar, que sai da rua. Nós temos empresas de backup? Não houve naquele dia, os ônibus pararam e acabou, não tem ônibus na rua. Sim. Sem solução. Mas será que a gente consegue ter alguma situação de empresa de backup para o caso de uma situação não de linha de metrô, mas de empresa de ônibus que para de repente? Isso também é uma coisa que a gente precisava discutir. E, por fim, sobre a questão do rodízio. O que eu acho que a gente precisa pensar também? O que o Dalton colocou, eu sou jornalista e eu acompanho as rádios quando tem essa situação de vai e vem, de questionamento rodízio aqui e lá, e a imprensa realmente, a imprensa paulista, ela é muito preocupada com o ouvinte motorista. E de uns tempos para cá, não todas as rádios, mas algumas, têm se preocupado mais com o ouvinte passageiro. E eu vejo muito o quê? É uma preocupação muito grande com a situação do motorista. Então, o Dalton falou, o motorista que vem de um lado e vai até outro lado, passando por uma área de rodízio. Então é um problema que eu tenho. Mas a questão é, se esse motorista naquele dia, ele já não ia pegar o carro dele, por que ele não pode ter outras opções que não seja apenas ele usar o carro dele? Porque o que eu tenho visto, na verdade, é que parece que quando você libera o rodízio, muito mais gente que não usa o transporte público vai para a rua. Certo? Você tem um trânsito extra que não tem a ver com quem recolte o trem. Você pode fazer um filtro, não tem como. Não existe inteligência artificial ainda, vamos dizer assim, para fazer esse filtro. E é por causa disso que a gente está percebendo que talvez a retirada do rodízio não seja uma solução em alguns casos. Eu acho que, quando você tem, por exemplo, toda a malha do metrô público, três linhas param. Aí você tem todo o centro expandido impactado. Aí, ok. Mas o caso, principalmente de CPTM, talvez, eu acho que o protocolo não deveria ser o primeiro a ativar. Como a gente vai saber? Não tem como saber. A gente só vai saber se a gente não fizer. A gente só vai saber se a gente, em algum momento, a prefeitura bater no peito e falar nessa paralisação não vamos defender o rodízio. A imprensa vai vir. Ah, mas como não sei o que? Olha, nós tivemos discussões no CMTT, discussões técnicas, etc. E começamos a avaliar que talvez não seja o caso. Então, na verdade, essa reunião, ela também é um embasamento para a CET poder fazer testes. Para a CET poder pensar em soluções diferentes que não seja simplesmente defender o rodízio em qualquer ocorrência que tenha nos trilhos. Por exemplo, é que o caso da enchente, eu acho que foi suspenso. Quando tem enchente, ele é suspenso na

parte da tarde. Porque a pessoa pode ficar presa numa região, não conseguir chegar na outra. Então, tem essa questão. Mas eu acho que a gente pode, de repente, pensar nesse tipo de situação. Esse trabalho que a gente está fazendo aqui no CMTT, ele serviu como um embasamento para a CET começar a testar outras formas. Então, para concluir, eu já falei bastante.

01:19:45 Joanito Jeronimo Ferreira: Olha, eu posso até falar um pouquinho, se quiser, viu, Kátia? Sobre a SPTrans e CPTM nesse... A CPTM define a quantidade de passageiro e a quantidade de ônibus. Mas junto com a SP Trans, ela define o traçado. E nós discutimos. Nós temos reuniões periódicas na SP Trans, CPTM, acredito que SP Trans, metrô também, discutindo o trajeto, vendo qual que é o melhor trajeto. Aí, se levar em consideração, sim. A gente estipula a quantidade que é preciso de passageiro, a quantidade de ônibus. E ela definiu o trajeto que ela vê o que é melhor, que ela conhece muito melhor o trajeto do que nós, CPTM. Você falou uma coisa interessante, chuva. Em Paes, você aciona e o ônibus não chega quando chove. Nós temos esse problema. Seria isso na linha 10. A linha 10, todo mundo deve conhecer bem ali, ali é um vale. Então, quando chove as estações, a gente dá o trem e para. Também o transporte público não consegue chegar. A gente aciona o Paes, a empresa tem a maior boa vontade de servir, de nos atender, só que não consegue deixar o ônibus lá também. Já tem que deixar o ônibus próximo da estação, mas nem próximo não consegue chegar por causa da chuva também. Então, é um outro dificultor, mas nós temos também isso aí.

01:20:59 Kátia – SPTrans: É uma atuação integrada de todos os envolvidos nesse convênio do Paes. E sempre quando vai ter um novo convênio do Paes, que é a cada cinco anos, a gente revisa todas as causas, todas as necessidades dentro do convênio. Então, para sempre aprimorar mesmo o convênio do Paes. Então, é aquilo que o Janitzio falou. Como ele conhece a demanda dele, ele vê essa situação, então ele dimensiona essa questão. O sistema de trilho, na verdade, ele dimensiona. E a gente, como SP Trans, a gente verifica o itinerário de acordo com o viário que a gente possui. Se for necessário, a gente pode aumentar a frota de acordo com o que o pessoal do sistema de trilho verifica tecnicamente e o que é necessário. Na questão da enchente, eu vou pegar... Não tenho essa informação agora, mas depois eu encaminho, sim, para o pessoal aqui junto com a fiscalização. E não sei se eu tirei a dúvida com relação à demanda. E a outra era o Paes de

ônibus, no caso de paralisação. O que acontece? A gente tem uma quantidade de veículos por empresa, por lote. Então, quando acontece uma paralisação, por exemplo, de uma garagem, a gente consegue deslocar alguns veículos de outras empresas. Existe o Paes de empresas aqui. Então, a gente consegue deslocar aquela tecnologia, aquele ônibus, para fazer algumas linhas dessa outra empresa. E aí vai depender muito do viário também. Por exemplo, se for sistema local, a gente tem uma certa dificuldade com a tecnologia, porque existe o estrutural e a articulação regional. São veículos maiores. O distribuidor local tem veículos menores. Então, a gente possui um pouquinho mais de dificuldade para atendimento. Mas quando é, por exemplo, do estrutural ou da articulação regional, a gente consegue fazer um atendimento melhor de acordo com a frota disponível. Então, se tiver, por exemplo, uma paralisação geral, já é um pouquinho mais difícil, porque a gente não vai ter ônibus para colocar. Então, é nesse sentido. Mas a gente tem, sim, o Paes entre as empresas.

01:23:27 Michele Perea Cavinato: Obrigada, Kátia. Tiara? Bom dia.

01:23:35 Antonio Matias: Bom dia, Michelle. Tudo bem? Bom dia a todos. Bom dia, companheira Nailton. Estou vindo aqui participando. Parabéns a todos pelas colocações. Mas, como eu sou do setor de operação e operacional de transporte, eu gostaria de colocar aqui o nosso lado. Nós somos operadores. Eu sou motorista de ônibus também. Sou da aviação Grajaú. A gente sabe a fadiga que está hoje nas escalas que a SP Trans faz junto às empresas. Uma fadiga mental, uma fadiga moral. Se a gente chegar atrasado, somos punidos. Se a gente acelerar 3% a mais do limite de velocidade, somos punidos. E, além dessa fadiga da escala que ocorre na operação, nós também temos a fadiga econômica. Se você comparar o salário do motorista de ônibus de SP com o subsídio que é repassado para as empresas de ônibus, é uma vergonha. Eu dirigi um ônibus com 200 pessoas, 200 contribuintes, e um ônibus que custa R\$ 2,5 milhões, eu recebo um salário de R\$ 4.200. Enquanto o meu colega, que dirige em uma linha exclusiva, o operador do metrô ganha R\$ 7.500. A gente só chega a um equilíbrio de atendimento 100% da população quando a gente valoriza a peça fundamental, que é o operador e o motorista de ônibus. Enquanto a gente não existir um alinhamento entre as operadoras, que é as empresas de ônibus, e a SP Trans, aqui no meio está o Ceará, estão vendo? Sou operador de ônibus. Eu preciso ser valorizado como motorista

de ônibus, porque sou eu o cartão postal da cidade de São Paulo. Sou eu que apresento das três da manhã às duas horas da manhã a população de São Paulo. Nós levamos e buscamos. Nós levamos o serviço e buscamos para entregar em casa. E com essa escala que está aí, gente, não dá para trabalhar. É doente. O motorista de ônibus está doente mental. Porque é a perseguição em cima para cumprir o horário, cumprir o horário, cumprir o horário. E a gente tem que rever isso aí. As colocações, tudo eu concordo com todo mundo, todo mundo fez seus pontuamentos, mas o pontuamento principal é a valorização do motorista de ônibus, que são os operadores, para que nós possamos dar cada vez mais estabilidade e atendimento de excelência à população de São Paulo. Então, eu faço aqui um apelo ao Dawton, que leva até a SP Trans e a Michelle, que faça um estudo junto com a planilha que é paga para as empresas de ônibus, que nós não estamos recebendo. Tem alguma coisa de errado. Nós precisamos receber o que é justo. Então, quando vem aqui um operador falar isso, é porque sabe na pele. E se vocês querem ter mais estudo, verifique as câmaras que estão dentro dos ônibus, onde é quem fala a verdade, igual nós estamos falando. E aproveitando esse eixo aqui, a todos, eu gostaria de saber qual foi a providência que foi tomada com aqueles policiais arrogantes, agressores, que, atrapalhando a circulação do ônibus dentro do corredor do lado esquerdo, prendeu o motorista, tirou ele dentro do ônibus, atirando-se a barranco. E a gente quer saber o fundamento disso aí. A gente quer saber como que está isso aí. Porque para aqueles três marginais trajados de policiais, que não são policiais, com todo respeito à corporação, são uns mau-caráter que fizeram o que fizeram com aquele motorista de ônibus. Então, estou deixando duas adentro aí para a gente poder ter esse equilíbrio junto à SP Trans, que é o órgão pagador, e junto às empresas de ônibus, que é o órgão prestador de serviço, que valorize nós. Que valorize nós, os operadores. Que valorize os operadores de ônibus. Valorize o setor de ônibus. Porque somos nós o cartão postal, gente. Você viu? Se tiver qualquer problema em uma garagem, por qualquer motivo, se atrasar um ônibus...

01:23:35 Antonio Matias: Na hora, olha a fadiga que dá para esses munícipes contribuintes. Não estou falando de greve, estou falando se tiver qualquer problema numa saída, no atraso de um ônibus na saída, atrapalha a cidade. Então, valoriza os motores de ônibus, primeiro. Porque o dinheiro veio, o dinheiro está aí.

E é nosso, é do contribuinte. Precisamos fazer o equilíbrio nessa planilha. Precisamos fazer o encaixamento dessa planilha técnica para que possamos ter cada vez mais beneficiamento a essa categoria, que é tão importante para a cidade de São Paulo, assim como todas, mas o ônibus é mais importante. Porque o ônibus é que vai das três da manhã às duas da manhã, sem parar. E a gente precisa que Michele, em seu nome, todas as mulheres, do Dawton a todos os setores, e do Nayuta a todos os sindicalistas, há um agradecimento aqui. Mas resiste, Sinatra, e vamos discutir em uma próxima reunião a valorização do operador. Equilíbrio salarial e essa escala fadiga que está matando os motoristas. Essa escala está matando os motoristas. Se você pega hoje a relação das empresas, Kátia, a maioria está com problema de saúde. O excesso de falta, o excesso de atraso, o excesso de doença que está na categoria, é a escala que está sendo feita. Então, é preciso que a gente revê isso aí, mas urgente.

01:29:38 Antonio Matias: Muito obrigado a todos. Muito obrigada. Eu não sei se a SP Trans tem resposta desse retorno do que o Ceará comentou, da abordagem policial que teve ao motorista. Eu não acompanhei o fim da história, mas a gente pode até levantar e compartilhar com vocês depois.

01:29:56 Leandro Chemalle: Eu não sei se o Nair está me ouvindo. Rapidinho, o Ceará me lembrou. Quando eu falei do Tamo do Atei, uma das reclamações é que os motoristas não sabiam o caminho. Mas a culpa não é do motorista, a culpa é da escala. A culpa é justamente das empresas que não estavam preparadas para atender um PAESE com aquela rota. Teve muita questão disso, da questão desse caminho do Tamo do Atei, da Vila Prudente, que o motorista não sabia qual era o caminho. E aí é naquilo que o Ceará falou, a gente precisa preparar as escalas melhor para quem vai atender o PAESE, porque acontece com frequência de um motorista não saber qual é o caminho. Tá certo.

01:30:29 Michele Perea Cavinato: Leutão, relacionado ao que o Ceará falou, daí a gente já emenda o seu assunto e depois eu passo para o Morenã. Pode ser? Morenã, me perdoa, só para não perder a linha do que o Ceará trouxe aqui. A você eu perdoo. Não, eu abri para você, porque imagino que o que você vai colocar é sequência do que foi colocado pelo Ceará.

01:31:02 Nailton Porreta: Não, o Cooper Ceará expôs uma situação que, do meu ponto de vista, o fórum, nesse momento, é um determinado assunto. Inclusive, estava deixando para o final que a gente pontuar em relação à nossa categoria, como representante do nosso sindicato, mas já quero aproveitar essa oportunidade, que é pertinente à situação que ele levantou, que fala das condições realmente de trabalho na nossa categoria. Não está só nessa questão da escala, está, inclusive, na defasagem de mão de obra. Por isso que, quando eu perguntei dos 8%, porque ela me respondeu os 8%, foi a Kátia, os 8% da reserva técnica, eu não quis polemizar para, no final, colocar essa questão, que, de fato, existem nos contratos os 8% da reserva técnica, mas isso é fictício. De fato, não existe essa reserva lá na empresa, nem de trabalhadores, nem muito menos dos próprios ônibus. Por que digo isso? Hoje, a maioria das empresas, até por questões de renovação da frota, essa dificuldade de trocar, muitas delas estão com ônibus acima de 10 anos de uso. Então, tem aí uma grande quantidade de ônibus na cidade rodando com mais de 10 anos. Muitos desses ônibus, as empresas não fazem a manutenção devida, justamente porque, a qualquer momento, pode trocar. E aí vai ter que vender esse ônibus, não compensa você estar fazendo uma manutenção efetiva. E aí prejudica a população, justamente, porque muitos desses ônibus quebram na rua, aí provoca trânsito nos principais corredores. Então, esse é um problema no transporte. Eu gostaria, se fosse possível, desse Conselho Municipal nos ajudar no sentido de pautar temas do transporte, que vai trazer... Primeiro, o Ceará falou da segurança. Desde aqueles quebra-quebra do ano passado, e bem antes disso, quando tinha muita onda de assaltos, sempre reivindicamos que tivesse uma delegacia especializada para investigar crimes no transporte coletivo. O metrô, por exemplo, eles têm. O transporte coletivo por ônibus não tem. Então, queria ver com a SP Trans, juntamente com o Sindicato Patronal SP Urbanos, a possibilidade de provocarmos uma reunião na Secretaria de Segurança Pública, aqui de São Paulo, fazer essa reivindicação para o transporte. A outra questão, que é importante também, que vai nas condições de trabalho, e já existe lei na cidade, que é a lei que fala sobre o trabalho a céu aberto, que é a Lei 15.7778, de 2013, que existe essa lei e que, infelizmente, as empresas insistem em não querer cumprir, e a SP Trans não faz também o seu papel, que é de fiscalizar e até mesmo ajudar para que as empresas ofereçam condições adequadas de trabalho na questão de um banheiro, de um refeitório, ou seja, um local adequado

para esses companheiros nos pontos finais, nos terminais. A outra questão importante, que existe a lei e também não sai do papel, que é a Lei 16.060, de 2014, que é a lei da garagem de escola, para poder dar o treinamento, qualificar, capacitar esses trabalhadores. Infelizmente, isso não sai do papel e aí fica só deixando, muitas das vezes, para as empresas fazerem, e as empresas não fazem da forma que tem que ser feita. Então, trazer atenção para o município, trazer atenção para a SP Trans, para também se preocupar com essa questão. E a outra, por último, é uma reivindicação que é a revisão do resumo. Tem algumas multas que, do nosso ponto de vista, a SP Trans diz que é aplicada para a operadora, só que as operadoras repassam para os nossos trabalhadores. E aí eu só vou dar um exemplo. O motorista, se eventualmente deixar um passageiro no ponto, por desprezência ou porque o ônibus já está lotado, ele vai receber uma multa de quase R\$ 700. Se for reincidência, vai duplicar esse valor, falando do valor da multa. Enquanto que a empresa, por não cumprir partida, recebe uma multa irrisória. Então, muitas vezes, as empresas não fazem isso que precisa ser feito. De repente, um trabalhador se afastou e tem que contratar um outro, prefere, às vezes, perder partida, porque às vezes compensa receber a multa do que ter que fazer determinado investimento. Isso é uma observação. E a outra situação, justamente nessa questão, além de não fazer isso, prefere, às vezes, receber a multa, porque sabe que lá no julgamento, muitas delas caducam, porque o comínio parece que não dá conta de julgar tudo que é multa, e, vira e mexe, as empresas são anistiadas dessas multas. Então, isso, do meu ponto de vista, precisava nos preocupar com essa questão, porque tudo isso implica na qualidade do transporte para a população. Obrigado por ter estendido, mas é um clamor da categoria e que nós precisamos, de fato, dar uma atenção. E a SP Trans, por ser a responsável para fiscalizar, planejar e tal, ela teria que entrar mais na parada para nos ajudar. Obrigado.

01:36:23 Michele Perea Cavinato: Obrigada, Neilton. A minha sugestão, tudo o que vocês passaram está registrado. E, Sara, você faz parte da nossa comissão executiva. Traga isso na próxima reunião como uma sugestão de pauta. Tenta compactar um pouco esses pedidos todos e traz como uma sugestão de pauta.

01:36:43 Antonio Matias: Faremos, sim. Faremos, sim. Obrigado.

01:36:44 Michele Perea Cavinato: Então, vamos lá, Moreirão.

01:36:49 João Moreirão: Oi. Estou me ouvindo, não é? Perfeito. Deixa eu falar. Eu tenho duas questões. Eu estava ouvindo aqui a discussão. Tenho duas questões que eu acho importantes. Uma, eu quero dizer que eu estou totalmente solidário com as questões levantadas pelos trabalhadores. Acho que isso é um problema grave. Gravíssimo. E a consequência não é só a saúde deles, a má qualidade de vida que eles têm. Somos nós, passageiros, que também não conseguimos ter um bom atendimento. Pelo que eu vi, ficou claro. Não porque eles não queiram cumprir, mas porque não têm condições. Mas eu acho que tem dois problemas aqui. Um, sobre essa questão do PAESE, sobre essa questão seguinte. Eu sei que o metrô tem o tal do levantamento que eles fazem regularmente de origem e destino. Esse levantamento é compartimentado, horário de pico, etc. Os percursos vão do inicial ao final, mas é compartimentado pelo meio. As empresas necessariamente têm o mesmo levantamento que, no caso dos ônibus, se chama de carregamento. Até porque, se não tivessem, não tinham como saber qual é o custo médio do passageiro em São Paulo. Eles têm que saber quantos transportam da origem ao destino, os horários, em que é mais, em que é menos, como é pelo meio do caminho. Eu presumo, é uma consulta que eu estou fazendo, que, na hora que tem a necessidade de dizer quais são a quantidade de ônibus para demanda para compensar um problema que teve, sei lá, numa linha de metrô da CPTM, que também presumo que tem esse levantamento, que, se não, também não sabe quanto custa o passageiro, certo? Que vocês estão considerando esses dados. Porque me parece meio óbvio, só estou perguntando para conferir, para esses dados. É uma questão que ultimamente eu tenho visto que não tem funcionado, parece que as pessoas esqueceram, mas objetivamente, quando, por qualquer motivo alheio à vontade do trabalhador, não tem condução, está liberado de não ir trabalhar, está, sem constar a falta. Isso está na lei trabalhista. Ninguém é obrigado a ir trabalhar se não tem condução. Antigamente isso funcionava bem, viu? Diminuí muito. O trânsito, inclusive, diminuía muito. Agora parece que todo mundo tem que ir trabalhar de qualquer jeito se não perde o emprego. Agora, isso precisava ser mais divulgado, porque reduziria bastante a demanda. Ainda tem as pessoas precisando de ir ao médico, precisando de ir aqui, etc. Mas reduziria bastante. Então, essa é uma questão, eu estou levantando essa questão. A demanda que é estabelecida no país considera esses dados. Estou até presumindo que sim, mas quero checar. Porque esses são os dados essenciais para saber. Não

dá para dizer, olha, quebrou o trem ou quebrou o metrô e as pessoas que tinham bilhete são tantas, precisam de tantos ônibus. Não dá para ser desse jeito. Tem que ter o levantamento para aquele horário, para aquele percurso da origem, destino, do carregamento, etc. Há outra questão que me ficou claro aqui e eu queria reafirmar. Nós temos um problema grave. As empresas não estão cumprindo o contrato. As empresas não estão prestando serviço. O colega, o conselheiro trabalhador, acabou de dizer que a reserva técnica é fictícia. Então, nós estamos vendo isso na qualidade dos ônibus, estamos vendo isso na quantidade dos ônibus e agora eu fiquei sabendo, só eu é que não sabia, mas na reunião fiquei sabendo que sequer a reserva técnica é cumprida. Eu acho que a SP Trans precisa de ser rigorosa porque ainda tem esse outro problema. É mais barato para a empresa pagar, ser multada, pelas razões já apresentadas, é mais barato ser multada do que cumprir. E isso precisamos de medidas urgentes e que resolvam isso. Senão, nós vamos discutir, vamos discutir, vamos discutir e a situação vai ficar cada vez pior. Era isso. Obrigado pela atenção.

01:41:31 Michele Perea Cavinato: Obrigada, Moreirão. Se alguém da SP Trans puder complementar.

01:41:45 Kátia – SPTrans: Oi, Cacá. Agora foi. Sobre a questão de frota, novamente, gente. O PAES é uma operação emergencial, de contingência. O objetivo não é reproduzir integralmente o ônibus, a capacidade do transporte do sistema metroferroviário, porque não tem como, são sistemas com capacidade e características diferentes. A gente dimensiona de acordo com o que é possível e para minimizar ao máximo o impacto para o usuário. Então, de acordo com a informação, com a ocorrência, a gente disponibiliza dentro do que é possível. A gente não tem uma capacidade tão grande quanto o metrô. E a gente tem uma limitação de frota. Vale lembrar que, além da reserva técnica, nós temos também os ônibus que estão em operação. Se a reserva técnica ainda não supera aquela demanda, a gente precisa retirar de linha. E quanto mais veículo a gente tira, a gente precisa remanejar entre frota da linha regular. A gente precisa lembrar que esse dimensionamento tem que ser compatível com a demanda que a gente tem no município como um todo e não somente pensar que a gente precisa ter a capacidade do metrô. Tem uma questão de IRT também da reserva técnica. Se, por acaso, a empresa concessionária não tem uma frota operacional disponível ou a

reserva técnica é limitada. Então, ela precisa ter aquilo de acordo com o que está em uso, que é um documento que nós temos, que é a programação da empresa, tanto com operacional, as linhas, com todas as informações de partida, de frota e também tem a reserva técnica. Se ela não cumpre qualquer uma das duas, ela é multada. E essa multa é diária.

01:44:03 Wagner Palma: Michelle, só para esclarecer, eu estou com dados aqui da própria SP Trans, do informativo mensal. A frota de veículos em programação de 12.186 veículos para uma frota cadastrada de 13.562. Se eu sei fazer conta e estou fazendo conta correta, essa reserva técnica chega a 10%. Só para esclarecer, pegando o dado de todo o sistema, a Katia pode corroborar isso. Mas eu acho que é uma conversa interessante para nós termos futuramente, porque eu quero deixar registrado aqui que a SP Trans em momento nenhum deixa de fiscalizar as empresas. É o setor mais fiscalizado que tem. Fiscalização eletrônica do cumprimento de viagens, a fiscalização rigorosa na questão da manutenção da frota, onde todo semestre é apresentado um ranking de manutenção da frota. Empresas que não atingem determinada nota, ela passa a ter duas a três inspeções gerais da frota no semestre. Isso só para a gente. Mas eu acho interessante mesmo a gente abordar essa questão. Nas próximas reuniões, o Nailton levantou um ponto muito interessante mesmo com relação à questão da saúde do trabalhador, que nós também queremos trazer à discussão a questão da jornada dupla do trabalhador, que ele tem a jornada num ônibus e a jornada nos transportes por aplicativo. Isso tem gerado realmente uma questão muito grave para o trabalhador. Nós temos, inclusive, dados separados de quem tem conta do APP e quem não tem conta do APP. E é impressionante como quem tem conta do APP emite mais atestados, se envolve mais acidentes e tem mais multas do resumo. Rapidinho aqui para não tomar muito tempo. Muito obrigado.

01:45:50 Michele Perea Cavinato: Obrigada pelo complemento, Seara. Pode falar.

01:45:51 Antonio Matias: Wagner, desculpa, cara. O motorista está fazendo o bico porque não está sendo cumprida a planilha do subsídio para pagar seu salário. Essa sua colocação é pertinente para que a gente chegue ao final de dar um bom salário para os motoristas, uma boa condição de vida, para que eles não possam fazer bico. Eu concordo com você plenamente, mas a gente precisa que a SP Trans

faça o seu papel de fazer esse encaixe. E outro exemplo. Olha o que o Nailton falou das multas do Rezan. As multas são para a empresa, não é para nós. E é um assunto que está desperdiciando. Olha o salário, R\$ 4.200. A SP Trans tem que fazer uma avaliação técnica nessa planilha. Não tem condições de um motorista de ônibus ganhar R\$ 4.200. Vai para o motorista de aplicativo, ganha R\$ 5.000. Vai para o taxista, ganha R\$ 5.000 líquido. E aí vai chegar um momento que as empresas e a SP Trans não vai ter operador. Mas não vai ter por quê? De acordo com as condições das planilhas, está jogando os motoristas para fora. Está jogando para fora. E a gente precisa dar qualidade de vida para que esses motoristas possam ter e voltar a ter aquele ansejo, Nailton. Você lembra que antigamente todo mundo tinha vontade de ser motorista de ônibus? Era o sonho nosso. Eu era motorista de caminhão da Brahma. Saí da Brahma para vir para o ônibus, porque eu me achava chique, salário bom, trabalhando nas empresas de onde? São Paulo. Hoje está todo mundo indo para o aplicativo. Então, Wagner, obrigado pela colocação. A gente precisa tirar os motoristas do aplicativo e trazer para cá. Como? Salário, qualidade de vida, escala, para o cara poder chegar no banheiro. Você imagina, Michel, e as mulheres? Desce do ônibus. Eu fiz um dia desses uns vídeos e graças à empresa que entrou em contato com nós e resolveu o problema, parabéns ao grupo Netopolis, que a gente precisa dar nome, as condições do banheiro nos terminais para as mulheres. Gente, pelo amor de Deus. SP Trans, pelo amor de Deus. Nós estamos falando de mulheres.

01:48:07 Michele Perea Cavinato: Caramba, vamos voltar para o PAESE aqui.

01:48:09 Antonio Matias: Mas isso faz parte do PAESE. A gente vai fazer PAESE e não tem onde nem tomar água. Então, fica registrada aí, Wagner. Obrigado pela colocação.

01:48:12 Michele Perea Cavinato: Eu também agradeço muito ao Wagner. Obrigada pela colocação, Wagner.

01:48:22 Wagner Palma: Eu que agradeço, é um prazer.

01:48:23 Michele Perea Cavinato: É importante o que você trouxe para nós. Sobre o PAESE, logo no começo, o Leandro até anotei aqui, ele mostrou uma vontade de preparar a elaboração de um protocolo de atuações em situações emergenciais. Eu acho que é um bom encaminhamento para nós nessa pauta,

Leandro. O que eu deixei anotado como encaminhamento. Proposta de elaboração de protocolo de atuações em situações emergenciais, contemplando critérios de acionamento, responsabilidade dos órgãos envolvidos, fluxo de decisão, destinada a reduzir impactos de mobilidade e garantir a continuidade dos deslocamentos essenciais. Nós podemos fazer dessa forma e como fazer? Os conselheiros preparariam um primeiro documento ou compartilharia com todos? Leandro, cadê você? Você que trouxe essa ideia.

01:49:28 Leandro Chemalle: Oi, então. Eu acho que é por aí. Esse é o ponto de partida mesmo, mas é aquela coisa. A gente ouviu alguns que falaram aqui, mas, às vezes, quem está mais envolvido no dia a dia da operação dessas emergências é que, às vezes, poderia também propor quem poderia compor esse grupo de trabalho para criar esses protocolos. Eu acho que até já existem protocolos, eles só não estão bem publicizados. Então, é tentar pegar o que já existe hoje indicado sobre isso e, a partir desse, a gente melhora. Você precisa de um texto-base. Esse texto-base já existe, ele só não é público. Hoje é público, mas está difícil de encontrar. Então, às vezes, eventualmente, poderia a secretaria fazer esse levantamento de o que já existe hoje sobre a operação do PAESE, a começar pelo contrato, mas não somente, mas o que já tem. E, a partir desses materiais, a gente pode tentar fazer algumas propostas. Mas aí depende muito de a gente ter essas informações para poder consultar, porque, senão, fica muito narcismo. Ah, não funcionou, porque não foi, porque foi assim, foi assado. Mas, na verdade, a gente sabe que a SPTrans e a CET e todos os envolvidos fizeram o que puderam. Mas a questão é a gente entender só de onde eles partiram. Eles fizeram o que puderam, mas a partir de onde? Eu fiz essa pergunta do metrô da cidade de São Paulo, que, como ela foi uma operação pequena, emergencial, mas só três, quatro estações, que ali dá para você fazer um retrato mais reduzido para ver o tempo de resposta, para entender. Um dia que você tinha gente na cidade e teve uma situação de metrô, mas tem garagem pertinho, qual foi o tempo de resposta sabendo que eu tenho garagens bem próximas das estações que foram fechadas? Porque, a partir daí, eu consigo dimensionar quando você tem uma estação distante, garagem distante, outras situações. Então, a minha ideia era essa. A gente precisa de ter um pouquinho mais de dados para poder propor o protocolo. Então, acho que ele demanda de a gente ter algum tipo de relatório inicial para poder debruçar esse

madeira. As reputações aqui foram boas, elas são mais superficiais, elas dão mais o panorama geral, mas a gente tem que debruçar em dados também para saber. Outro dado também que eu lembrei de citar na questão do rodízio é o dado do trânsito, mas não só os números totais de mil quilômetros de condicionamento, mas também o detalhado. Ver, por exemplo, na região que aquela linha atende, como ficou o condicionamento naquela região. Teve diferença? Não teve? Teve menos? Teve mais? Isso também ajuda a pensar na questão do rodízio. E o que o Dalto falou da setorização do rodízio, é complicado, mas de novo, não quer dizer que a gente vai propor isso, mas se eu tenho um dado de que, olha, seria uma possibilidade, às vezes, a partir dali, você consegue também propor alguma coisa. Então, o resumo da sua contribuição final agora é esse, é dados. A gente precisa receber dados para poder opinar com mais qualidade.

01:52:46 Michele Perea Cavinato: Perfeito, Leandro. Vamos fazer, então, vamos partir de alguma coisa. Eu acho que a gente precisa partir de um documento para fazer o pedido desses dados. Podemos fazer isso? Certo, gente. Eu acho que a pauta foi bastante atendida. Agradeço muito ao Joanito, à Kátia, à equipe da SP Trans, Emerson, Dalton, pela CET. Queria saber se alguém quer colocar mais alguma, pontuar mais alguma... Nós temos um tempinho ainda. Ficamos com medo de trazer mais uma pauta aqui, que ficasse muito corrido, muito apertado. E, no fim, acabamos tendo um fimzinho mais tranquilo. A Mirna?

01:53:33 Myrna dos Santos Melo: Olha, eu só queria fazer a colocação lá para a próxima pauta, para a próxima reunião. A questão da inclusão da pessoa com deficiência também nesses procedimentos. Sim, sim. Para que sejam mais eficazes.

01:53:53 Michele Perea Cavinato: Nessa criação de protocolos, você diz. Isso. Perfeito. Perfeito. Mauro e Ramon estão aí. Importante registrar... Vamos lá. Abre aqui a... Foi colocada no chat. Importante registrar quais linhas emprestaram veículos em cada país. Acertou? E, Nailton, diga.

01:54:26 Nailton Porreta: É rápida. Prometo não perturbar mais. A Karina falou... Ela fez uma apresentação e disse que está disponível um caderno a respeito de PAESE. Só que eu entrei aqui no Perguntas e Respostas do site da SP Trânsito e eu não vi disponível essa cartilha em PDF. Queria saber onde que eu posso encontrar. Acho que foi um caderno ou uma cartilha. Uma coisa assim a respeito de PAESE.

01:54:57 Michele Perea Cavinato: Quem trouxe essa informação? A Kátia? Acho que foi a Kátia.

01:55:20 Kátia - Sptrans: Foi, foi. Põe para nós, Nailton. É um caderno técnico que é feito na área de planejamento aqui da SP Trânsito e é encaminhado aos envolvidos. Então, para o metrô, para o sistema de trilho, para a CET, para todos os envolvidos que têm todas as informações técnicas. Se alguém quiser consultar o convênio, ele é público. Tem lá no site da Prefeitura. Acabei de achar, inclusive, aqui. Tem, inclusive, o que foi assinado esse ano. Então, todas as informações estão ali disponíveis. Kátia, coloca no chat para a gente.

01:55:34 Michele Perea Cavinato: Só o link. Sim.

01:55:44 Leandro Chemalle: O problema do PAESE é que as linhas, elas não aparecem no vídeo.

02:00:57 Michele Perea Cavinato: A gente consegue ter esse monitoramento também para a população de quando você tem uma operação PAESE em curso, de que elas apareçam lá. Por exemplo, quando a Prefeitura tira a linha especial do Sambódromo, ela é uma linha especial. Ela passa a aparecer, só funciona naquele dia, mas ela é uma linha. Será que no caso do PAESE não seria o caso de transformar o PAESE em linhas excepcionais para quando elas estiverem sendo executadas, a gente conseguir acompanhar também? Porque também acaba sendo até uma questão de digitalização. Você poder ver que realmente tem 15, 30, 40 ônibus rodando pelo sistema. Talvez a SP Trans tenha isso de maneira fechada, mas como as linhas, o PAESE não existe como linha, eu não tenho como ver isso onde eu vivo hoje. Talvez seja uma questão também de a gente pensar em fazer essa, criar essas linhas emergenciais apenas para que elas possam ser monitoradas também.

01:56:54 Joanito Jeronimo Ferreira: Eu vejo com muita dificuldade você criar uma linha dessa, porque é o momento que vai acontecer aquele PAESE. Nós temos, sei lá, mais de 200 pontos que partiriam disso aí para o PAESE. Nunca vou criar uma linha contando os pontos. Então, acontece naquele momento que a Kátia colocou o caderno para a gente na noite do programado, informando o trajeto, todos os detalhes do PAESE. Nós mandamos para a imprensa, inclusive, eu ia passar, mas a Kátia já passou o convênio do PAESE. Acho que é importante vocês

conhecerem. É um caderno muito bem elaborado por todas as empresas envolvidas, realizado pela SPI, esse caderninho pode ser investimento, pela Artesp, pela SP Trans, com todo mundo. Seria importante conhecer. Que aí vai dar para você lidar com isso.

01:57:30 Joanito Jeronimo Ferreira: Bastante resposta disso aí. Mas como se cria uma linha, não dá. O que nós sabemos é o seguinte, quando tem um PAESE, é colocado no letreiro do ônibus, escrito PAESE. Aí é uma carta que já fiz, oi, não é cobrado, né? Que vai da estação tal à estação tal. Mas está lá o letreiro do ônibus, PAESE. Mais do que isso, eu vejo uma dificuldade. Como é que eu vou criar uma linha? Sei lá, de Itaquera... Hoje vai de Itaquera até Itaquapé. A maior cidade da América, Batarazo, até Apenha. É muito difícil. Então, se cria naquele momento, aquela linha que atendeu aquele momento, acabou aquele momento, acabou aquela linha.

01:58:16 Leandro Chemalle: Você não entendeu o que eu falei, né? Não foi isso que eu falei. É o pensamento aqui de quem é de tecnologia. Quando eu falei em criar a linha, na verdade é criar a linha virtualmente. É criar ela de maneira virtual para que ela possa ser monitorada. O que eu estou falando especificamente sobre você poder olhar no sistema olho vivo, as linhas que estão operando aquele PAESE naquele momento. É que para isso acontecer, você precisa criar uma linha virtual. Para que você possa colocar um número lá e dizer, ah, a linha 300 barra 20 e está operando agora. Por isso que eu dei o exemplo do Sambódromo. Se você olhar agora a linha, eu acho que é 7, 8, eu não lembro o número dela. Mas a linha do Sambódromo não vai ter nada. Não vai ter nenhum carro rodando porque a linha não existe agora. Mas no momento que ela entra em operação no dia do carnaval, você joga no olho vivo e você vê aqueles olhos funcionando. Por quê? Porque eles foram tagueados com o número de linha. Hoje não acontece que isso com o PAESE. O que eu estou colocando na verdade é só uma criação que tem mais a ver com uma questão virtual de sistema para que a gente possa monitorar ele. Mas não vai criar 200 pontos. A linha vai fazer só as estações mesmo. Normalmente. É mais uma questão mesmo que a gente está falando sobre olho vivo todo dia aqui. Talvez você não captou a ideia, mas a ideia não é o que você pensou. O que eu estou falando é achar que entendeu. É mais de você criar a linha virtualmente para a gente poder monitorar quando tiver em operação um PAESE.

01:59:48 Joanito Jeronimo Ferreira: Para o passageiro interessa o quê? Porque, no caso de emergência, você vai ter tempo de criar uma linha virtual e vai olhar o quê? Você está preocupado de pegar...

01:59:55 Leandro Chemalle: Está preocupado de olhar... Por exemplo, você está lá na estação Dom Bosco. Se aquele PAESE está no olho vivo, na hora que você abre o olho vivo, você vê que tem três ônibus parados em Goianazes e você já calcula que não vai chegar nenhum ônibus para ele pegar em 15 ou 20 minutos porque os ônibus estão longe. Ou ele olha e fala, não, tem um ônibus chegando daqui a duas quadras. Porque é para isso que serve o olho vivo na XP Trans padrão. Nas linhas regulares. Então você acaba tendo uma previsão. Porque, na verdade, a ideia isso me ocorreu agora no final é que você, o passageiro, saiba que, por exemplo, só vai ter PAESE dali meia hora. Não é para acontecer isso, mas às vezes acontece. Se você tiver monitoramento pelo olho vivo ele sabe que vai demorar meia hora, 20 minutos, 15 minutos. Ele sabe que, por exemplo, não está vindo nenhum. Ele consegue saber quando começou a rodar o PAESE, se ele pode abrir o olho vivo e ver que os carros estão rodando. Que é como é o ônibus comum hoje.

02:00:57 Michele Perea Cavinato: É como fazer um bloco de linhas do PAESE que você ativa em dias que elas estão sendo usadas. É isso? Na época isso era comum na CET, você criava vias monitoradas para determinadas operações. Então, operação Interlagos. Elas eram ativadas e normalmente você desativava aquelas vias. Existe isso, Kátia? De você ter um mapeamento das linhas de PAESE e ela ser ativada em dias que elas estão em operação?

02:01:29 Kátia – Sptrans: Para a linha específica do PAESE, não. O que acontece é que faz um monitoramento de acordo com o prefixo. Os meus colegas que são na fiscalização podem até colaborar e me ajudar. Mas existe o acompanhamento por prefixo. O que eu olhando pelo que eu entendi é mais a questão de informação para o usuário do veículo. Eu entendo que, a partir da hora que o usuário sai de uma instalação, ele já sai com a informação de que existe um PAESE ali e ele tem o pessoal ali de apoio para conseguir verificar se o PAESE está próximo ou não. Ele tem a disponibilidade também de pegar uma linha regular de sistema para conseguir se o comover.

02:02:18 Michele Perea Cavinato: Se querem fazer mais algum complemento, Leandro, foi atendido o que o grupo, que os conselheiros tinham a intenção de abordar nessa reunião?

02:02:35 Leandro Chemalle: Sim, acho que é isso. Só retomando o que eu falei no começo, essa é uma parte de um todo maior que tem a ver com as operações não regulares. Operações de grandes eventos, sejam eles greves, climáticos ou os eventos programados, turísticos, esportivos, etc. Então, a gente começa agora a discussão com essa parte e depois, na executiva, a gente vai ver quando a gente vai fazer a segunda parte, pode ser que tenha até três, não sei, vamos ver, da operação dos eventos. Para a segunda parte, é claro que a gente vai acionar outras secretarias, eu acho que o turismo é importante participar, a cultura também e até o que a Mirna falou da parte da pessoa consciente, vou deixar até um spoiler aqui. Por exemplo, hoje, se um cadeirante desce do metrô para pegar o transporte privado de um evento no AMB, geralmente ele fica na estação, porque o transporte privado sai de dentro do estacionamento do lado do Tietê, que é terra até chegar ao lugar onde o ônibus para e é um ônibus rodoviário padrão. E não tem motorista ali da empresa por jucatura etc. para subir esse passageiro. É o padrão hoje, é não ter o atendimento, mas aí é o que eu falo, é a perna do privado. Por isso que eu falo que, na discussão da mobilidade de eventos, já deixando o spoiler para a próxima reunião, a gente tem que trazer também alguém do transporte privado, porque o transporte privado é uma perna importante no transporte dos eventos, e essa sensibilidade é uma lenda. Posso falar com segurança. Toda vez que tem algum evento que o cadeirante chega num congresso que não é da área, tipo a feira de bancos que teve, você vê ele chegando de Uber adaptado, etc. Ele gasta a nota para chegar lá, porque o transporte do evento não prevê. Então, só para deixar esse ponto aí para a gente discutir depois, que eu acho que tem toda a importância. Você tem que pensar o projeto completo. De sair de casa até a porta do evento, e nesse meio tempo, a gente tem a questão do transporte privado, que a gente vai ter que relacionar também. Então, já fica isso aí. Obrigado, gente. Valeu.

02:04:48 Michele Perea Cavinato: Perfeito, Leandro. Obrigada. Obrigada a todos. A próxima reunião está agendada, programada para o dia 23 de outubro. E vamos anotar, anotamos já todas as considerações colocadas e amadurecer isso tanto para o encaminhamento proposto quanto para a próxima pauta, que o Leandro já

deu até um spoiler, conforme ele mesmo disse. E é isso, gente. Um bom fim de semana a todos. Boa tarde. Estou encerrando a gravação. Se alguém quiser colocar alguma coisa ainda, fique muito à vontade. Parando a gravação.