

Reunião Extraordinária do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte

Horário: 10h00

Data: 14/03/2025

Pauta:

Apresentação Institucional da Sptrans - Atribuições, Serviços e Projetos - Eduardo Castellani, SPTrans

0:07 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom dia a todos. Hoje eu, hoje eu queria dar início à nossa reunião fazendo uma homenagem ao nosso funcionário da CET José domingos da Silva, conhecido como Domingos, né? Com profundo respeito e gratidão, né? Nós prestamos essa pequena homenagem ao Domingos, né, que dedicou sua vida ao serviço e com muita dedicação, compromisso e paixão como todas as pessoas que trabalham na área operacional da CET, né? Essa perda é sentida por todos, todos nós e o legado dele vai permanecer com toda a certeza aqui nas nossas memórias, né? A gente não tem dúvida nenhuma que a sua contribuição na área operacional foi muito significativa, né? Então que sua família e os amigos encontrem conforto nas tantas lembranças que sua vida carregou e seu profissionalismo carregou dentro da área que ele veio atuando. Me parece, se não me falha a memória, são 18 anos de atividade na área operacional, apenas uma pequena lembrança para gente, lembrar que ninguém é eterno, né? Estamos aqui de passagem e que precisamos sempre atentos e fazer do nosso dia a dia o melhor possível. É triste né, mas a vida continua. Tem que continuar.

2:10 Michele Perea Cavinato: Lembrando que o Domingos faleceu ontem, vítima de um latrocínio. Foi roubo seguido de morte, enquanto trabalhava em sua função de agente de trânsito.

2:23 Marta Lilia Porta: Pior ainda, eu soube ainda, segundo algumas informações da polícia, o assassino não levou nada, seja a motivação fútil, 100%, pior ainda.

2:40 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu vou dar início nossa reunião porque eu fico muito emotivo, eu começo perder a fala. Hoje nós vamos ter uma pauta única, né? Uma reunião extraordinária que nós decidimos, né na reunião passada. Apresentação institucional da SP trans, atribuições de serviços e projetos. É o Eduardo Castellani, né, que vai apresentar. Edu, é você?

3:14 Eduardo Reis – SPTrans: Sou eu Dawton, tudo bem?

3:16 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom dia, palavra sua.

3:17 Eduardo Reis – SPTrans: Bom dia. Primeiro queria deixar meus pêsames, não só para família, né, do Domingos mas para toda equipe da CET, da prefeitura, sempre muito ruim quando isso acontece, mesmo fora de serviço, ainda mais em serviço, não é? Exercendo a ocupação e o cargo que a gente tanto se dedica, né? Como a vida pública como um todo. Então é realmente uma pena, meus pêsames, meus sentimentos para todo mundo aí que conhecia ele. Eu vou colocar a minha apresentação e vou fazer uma pequena apresentação sobre mim, na realidade, acho que é importante só me apresentar, né? Como a gente está num, numa nova gestão, né? De alguma maneira, dentro do CMTT é meu nome é Eduardo Reis, eu sou sociólogo de formação, tenho um mestrado de sociologia urbana também e tô aqui na SP trans é desde 2012, quando entrei como estagiário e permaneci aqui, desde então, é, tô no CMTT especificamente desde 2017, passei pela Câmara de mobilidade a pé. Depois de bicicleta é fiquei como suplente por um tempo da última executiva, da penúltima executiva e as 2 últimas aí, há 3 anos, estou como titular da SP trans no conselho, sempre acompanhado da Rosilda, como minha suplente, mas numa dupla boa, junto com toda outra equipe da SP trans, Andréa e o Manoel, outros que também representam as diretorias da empresa. É a ideia, hoje é a gente fazer uma apresentação sobre a SP trans. É como eu falei, eu acho que não vou nem entrar no aspecto pessoal, porque para mim a SP trans é uma empresa não só muito boa de trabalhar, mas também com uma responsabilidade social muito grande e a gente está falando justamente dessa ação, né, do poder público, né? Dessa atividade que a gente tem como empregado público, e eu acho que isso é fundamental, sem nenhuma dúvida está no olhar de todo mundo aqui dentro da empresa. A gente sabe da importância da empresa, das nossas atividades, das nossas funções. Então a pauta também foi um pouco por isso, para a

gente apresentar, né, a SP trans para vocês, obviamente, a gente sabe que vocês têm contato com os nossos serviços todos os dias, né? Mas acho que é interessante. Eu tenho certeza que algumas das coisas que a gente vai falar aqui, vocês não tinham conhecimento, não sabiam e é importante a gente sempre deixar todo mundo alinhado, né, e tendo conhecimento que acaba que na maioria das vezes é a fiscalização, né? E a operação do serviço do sistema de transporte que aparece para os para os usuários, mas a gente tem uma série de outras atribuições, não é? E de ações que a gente desenvolve diariamente que são super importantes. E que também estrutura o sistema de transporte aqui na cidade, né? Então vamos lá, é, eu acho que é super importante a gente quando falar de SP trans, falar na realidade de uma mania do tempo, né? A SP trans não surge do nada, né? Ela é fruto de um processo histórico daqui da cidade de São Paulo. Especificamente, a gente está falando da CMTC, né? A CMTC foi fundada em 1946, né? Por um decreto de lei estadual na época ainda, e pela lei municipal e ela era a empresa responsável pelo transporte público, tanto operação, quanto planejamento do transporte público, né? E a SP Trans, depois foi criada, né? Na realidade já foi, veio a substituir, a crescer. A gente fala substituir, mas é o mesmo CNPJ, só mudou o nome social. Isso muita gente não sabe, acha que CMTC acabou, e apareceu uma nova empresa que é a SP trans não é. Então, muitos dos ativos da CMTC, muito da experiência da CMTC, muito da cultura que a CMTC trazia também foram trazidas para a SP trans, né? E obviamente tem coisas positivas, tem coisas negativas, como toda empresa e toda a cultura que vem de maneira estratégica para cá, nessa nova gestão. Então por isso que a gente fala que SP trans nesse ano, agora, em 8 de março, na semana passada, fez 30 anos de história, né? Fez 30 anos de idade, mas a gente tem mais de 80 anos de história da cidade. Isso é super importante também porque quando a gente olha a história da cidade, a gente olha, o papel da CMTC, dos bondes e depois dos ônibus também na estruturação e no desenvolvimento urbano da cidade, até de maneira descontrolada, de alguma maneira é, mas é importante a gente conseguir entender essa lógica e essa importância para a cidade também, porque até hoje é o que estrutura a movimentação na cidade é o transporte público por ônibus na cidade e não o transporte de alta capacidade, né? Obviamente, ele tem a sua importância, é fundamental, mas a população da cidade de São Paulo só consegue se mover porque a gente tem a São Paulo transporte, tem sistemas de transporte público por ônibus, é em várias regiões da cidade, né? Tendo um alcance, uma capilaridade muito grande. Então, para isso, a SP Trans se estrutura dentro de uma missão, de uma visão e de alguns princípios e valores de

conduta, né? Isso é importante porque a gente tem um planejamento estratégico dentro da empresa que tem sido cada vez mais fortalecido. Desde 2018 para 2019 é, e a cada ano que passa a gente tem estruturado as nossas ações em cima desses valores, né, dessas divisões tem uma missão da SP trans. É segurar o transporte sustentável, inclusive proporcionando deslocamentos com qualidade e segurança e eficiência. Esses são valores que pra gente, são super importantes e eu vou mostrar para vocês como a gente tem tentado desenvolver projetos nesse sentido para melhorar cada vez mais essa experiência do usuário. A visão dela é que ela seja reconhecida até 2026. Aqui são os compromissos. Eu vou mostrar para vocês. A gente tem, cada vez mais, tem que desenvolver novos, fechar novos compromissos que a gente chama de compromissos de desempenho institucional com a prefeitura. Acho que vocês sabem a SP Trans é uma empresa pública, uma empresa mista que é contratada pelo poder concedente, que a gente chama, né? Secretaria, Administração direta é e prefeitura para fazer a gestão do sistema de transporte por ônibus e esse contrato, define, alguns compromissos de desempenho institucional que devem ser firmados de 5 em 5 anos, né? Então o nosso último planejamento estratégico foi em 2021. Agora, por isso que a gente tem esse prazo até de 2026 e a gente já está passando pelo processo de revisão desse CDI para a gente estruturar o CDI para os próximos anos, né? É então ser reconhecida pelos usuários pela população do cidade de São Paulo, como uma empresa de excelência na gestão do sistema de transporte público de passageiros, não é? E os princípios são, obviamente, são os da ética, da integridade, da transparência, do respeito ao meio ambiente e a dignidade humana, da impessoalidade, da dignidade, do decoro no exercício das funções dos agentes e da SP trans, Da boa-fé da iniciativa, da eficiência, da presteza e da legalidade do compromisso com o interesse público acima de tudo e da responsabilidade, da assiduidade e da pontualidade dentro dos sistemas de transportes dos seus empregados também. São valores, sempre valores são o Horizonte, não é? A gente sempre quer chegar e quer conquistar cada vez mais. São o norte de alguma maneira para as atividades da empresa, dos funcionários e dos projetos. Como eu estava falando com relação ao alinhamento estratégico, ao planejamento estratégico da empresa. Isso é muito importante porque normalmente a SP trans é colocada, né, e é vista pela população e a gente até trabalha muito, é apagando fogo, né? A cidade de São Paulo é uma cidade gigantesca, né, Michelle, todo mundo que tá que trabalha no setor público, sabe disso, cada dia aparece uma coisa nova, né? Cada dia tem uma coisa que tá acontecendo que faz a gente ter que correr atrás e trabalhar. E justamente por

isso, às vezes é muito difícil da gente ter um alinhamento estratégico de olhar para o futuro, pensar em quais são as ações, etc. Então a gente aqui no planejamento, na SP trans como um todo, tem trabalhado cada vez mais com essa visão, com esse alinhamento estratégico para a gente conseguir estruturar as nossas ações e os projetos, né? Então, dentro do processo de definição desses projetos, dessas metas, né? A gente tem vários compromissos que são assumidos pelo SP trans, que tem que ser executados dentro da vigência do seu plano de metas, né? Então a gente tem 4 grandes eixos de atuação, né, e de compromisso que um primeiro é o PDE, né, que é o plano diretor estratégico lá de 2014, revisado agora em 2023, e o PlanMob, que é decorrente desse plano diretor. O PlanMob, de 2015, um ano depois do de 2014. A gente também tem o programa de metas, a prefeitura e da Secretaria, né? Programa de metas da gestão passada foi de 2021 a 2024. E a gente está passando pela publicação, né, fechamento e alinhamento do novo programa de metas da gestão, que foi reeleita para 2025 até 2028. É, além disso, a gente também tem os objetivos ODS, os objetivos de desenvolvimento sustentável é que são firmados frente a ONU, pela prefeitura de São Paulo e também pela Secretaria. E esses objetivos são objetivos e indicadores estratégicos, super importante para a gente dentro dos nossos projetos. A gente vai mostrar para vocês como alguns desses objetivos estão atrelados aos projetos que a gente tem desenvolvido, não é? E também há indicadores que a gente controla e por fim, o plano de segurança viária, desenvolvido pela Secretaria como um todo, também capitaneado pela CET, mas que principalmente a gente tem um compromisso de maneira muito significativa com a questão da redução das mortes, dos acidentes dentro do sistema de transporte público por ônibus também. É além disso, depois, ele acaba se espelhando de alguma maneira, se desenvolvendo dentro de outros instrumentos, né? O primeiro, como eu já havia citado, o compromisso de desempenho institucional. Um compromisso firmado entre SP, trans e o poder concedente, Secretaria e prefeitura, né? O segundo, o programa de participação dos resultados, uma coisa mais interna aqui. Mas algumas metas que a gente atrela do nosso programa de metas a esse programa de participação dos resultados. Um exemplo deles é a satisfação dos usuários, né? Então, nosso funcionário do SP trans é se ele alcança a meta de satisfação que foi definida, ele recebe uma participação nos resultados um pouco maior, né? Então a gente tem algumas metas que são importantes e estão sempre atreladas, obviamente, a melhoria da qualidade do sistema e do serviço público prestado pelo SP trans e dentro desse programa, né? O terceiro, a gestão dos contratos de concessão. Isso, obviamente, é super importante e vários

desses é desses instrumentos que eu falei, acabam tendo repercussão dentro da gestão dos contratos e da operação desse dessa concessão, né, do serviço de transporte e por fim, os próprios objetivos estratégicos do SP trans, que são 4 que estruturam. Tudo isso, formou o plano de metas SP trans, de 2021 a 2024. E agora a gente está passando por uma repactuação desse programa de metas de novo dentro do período de 25 até 28, né? Como um olhar aí, né, a gente conseguiu cumprir com 86% das nossas metas desse programa de 21 a 24, né? Então a gente conseguiu ter um desempenho muito bom frente ao que a gente tinha nos outros anos. É, são metas importantes. Eu vou trazer para vocês algumas delas, mas que de alguma maneira mostram justamente o compromisso e o profissionalismo do SP trans frente aos compromissos que ela define junto com a prefeitura, né? Então, a SP trans, eu acho que esse é o primeiro ponto, né? Muitas vezes rola uma confusão entre a SP trans, operadora e isso daquele histórico da CMTC que eu estava falando para vocês lá no começo e a SP Trans gestora. Hoje, a SP trans não opera efetivamente nenhum serviço. Na verdade, opera um em especial que é o aquático por uma questão, é contratual e legal que aconteceu. Mas a gente é, principalmente, tem como atribuição dentro da lei, a SP, trans, sendo a gestora, a competência de gestora do sistema de transporte público e isso é muito importante falar porque a SP trans ela é um exemplo no mundo inteiro, porque hoje não há nenhum transporte público por ônibus maior do que o da SP trans é dentro de outras cidades, né? Isso é importante de pontuar, porque muitas vezes os ônibus em outros sistemas, principalmente na China, né? Que tem números maiores, são sempre estruturados por agências metropolitanas e não agências municipais, né? Quando a gente pega a agência municipal de transporte público, a SP trans é quem é a gestora do maior sistema de transporte municipal por ônibus, então, obviamente ela é uma tarefa muito árdua, muito complexa, mas que também nos orgulha muito de conseguir fazer da maneira como a gente faz hoje. Eu já tive oportunidade de fazer essa apresentação, né? E de conversar com várias comitivas que vieram até a SP trans para conhecer da nossa experiência e do nosso trabalho e muitos se surpreendem com a quantidade de pessoas que não só mora em São Paulo, mas que se transportam por ônibus em São Paulo que se tem um outro ponto importante, né? Em algumas grandes cidades que a gente tem, a gente tem muitos deslocamentos sendo feitos pelo transporte público por trilho, não é? E aqui na cidade de São Paulo a gente tem a maioria da população se deslocando dentro do transporte público, do ônibus e isso é uma característica muito importante. É, eu uma vez fiz uma apresentação para uma comitiva do

Uruguai. E a primeira coisa que eles falaram foi, “gente vocês transportam todos os dias 2 vezes a quantidade populacional que a gente tem no país inteiro, né? É então é uma loucura, como vocês conseguem fazer isso?” É e que efetivamente as coisas estejam andando e funcionando de alguma maneira, né? A gente sempre brinca que dá para melhorar, mas que é realmente um trabalho muito árduo, mas que a gente é tem muito orgulho de fazer. Então dentro do da lei municipal da 13241/2001, ela traz algumas competências para SP trans. A primeira é de elaborar estudos para realização do planejamento do sistema. Isso é, obviamente é super importante porque como eu falei, quando a gente trabalha com alinhamento estratégico, quando a gente trabalha com uma visão de futuro e com aqueles Instrumentos que a gente tem, principalmente o plano diretor estratégico e o PlanMob a gente já tem uma referência de rede que a gente quer ter, é lá para frente uma referência para 2030, 32 e até mais para frente, é de corredores e de terminais que a gente quer ter. Eu vou mostrar um pouco disso para vocês também. Executar fiscalização da apreciação do serviço de suporte público na cidade, então é normalmente, essa é a atividade que mais aparece para vocês, não é? Por fim, gerenciar o sistema de acordo com as diretrizes e com as políticas estabelecidas pela prefeitura, por meio da Secretaria municipal de transporte. Então, de novo, não é só executar fiscalização, mas também é fazer a gestão do sistema como um todo, sempre atrelado a uma diretriz e as políticas públicas estabelecidas pela prefeitura de São Paulo, né, e o poder concedente que é a Secretaria. Então, ela justamente tem esse papel, como eu falei, além desses que estão de maneira mais básica, digamos assim, na lei, a gente abre essas características, essas atribuições, primeiro no planejamento estrutural do sistema com planos e estudos para organização, para integração para compatibilização do serviço, infraestruturas e modos de transporte público coletivo na cidade de São Paulo. Isso é muito importante porque, para cada corredor, para cada terminal, para cada alteração que a gente tem na infraestrutura do sistema de transporte, para cada a plano de mobilidade que é aprovado, a gente tem um trabalho extenso, exaustivo e de muita qualidade dos técnicos da SP trans com relação ao desenvolvimento de relatórios, de estudos, de análises e de muitos dados que são levantados e são sempre trabalhados aqui dentro, né? Então, quando a gente vem com uma proposta de corredor, uma proposta de terminal, a gente tem muita certeza do porquê que a gente está trazendo esse terminal e esse corredor e qual é a importância dele para a região e para a população da cidade, né, para seus usuários. A programação que a gente chama de planejamento operacional, né? A programação das linhas e das frotas, né? A

definição dos horários de operação dessas linhas, dos itinerários, a quantidade de veículos que são necessários para aquelas linhas, os seus horários, os recursos, né, necessários para atender essa demanda. Recurso, quando a gente fala aqui, a gente está falando não só do ônibus, mas também dos motoristas, da quantidade de pessoas necessárias para atender essa demanda. Para fiscalizar o serviço dos terminais, uma atividade de monitoramento, de verificação do cumprimento das normas, dos regulamentos pelos operadores do transporte público, que é super importante. A gente tem uma quantidade grande de agentes na rua, né, fazendo essa fiscalização todos os dias. São mais de 700, se não me engano, fiscais que a gente tem dentro das ruas da cidade de hoje, tirando a estrutura operacional que a gente tem, de operações SP trans. Aqui no centro de operações, cada empresa de tem um coc, que a gente chama que é um centro de operação do concessionário, não é? Então, eles também têm uma atribuição importante dentro da operação. E os cots, que são centro de operação dos terminais, também controlando e vendo como tá a operação dos terminais das linhas do entorno do terminal, para gente não ter nenhum problema, ou, se tiver algum problema, a gente conseguir organizar essa operação ou algum problema que a gente tenha, não é? Um quarto ponto é o controle da receita e a remuneração das operadoras esse é um ponto importante porque a gestão financeira dos recursos, a auditoria dos ganhos e dos pagamentos das empresas operadoras também compete à SP Trans, dentro do sistema de transporte e esse é um ponto fundamental a gente ter uma estrutura muito boa e também uma experiência muito importante que a gente passa para outras cidades, na gestão desse transporte. Por exemplo, aqui no Brasil, acho que a gente somos um dos únicos, é uma das únicas cidades que trazem indicadores de qualidade atrelados à remuneração dos operadores, né? A gente teve muitas cidades que tiveram problemas é por conta da pandemia, é da COVID-19 operacionais e tudo mais, principalmente relacionado a quebra de contrato. E a gente conseguiu ter essa segurança contratual também pela modelagem que a gente tem de novo, a gente consegue melhorar, dá para trabalhar mais em cima disso. Mas eu acho que a gente tem hoje uma experiência e uma segurança significativa com relação a isso, né? É e por fim, o fomento do desenvolvimento tecnológico orientado ao conforto, Acessibilidade e a preservação do meio ambiente, né? Aqui a gente tá falando de um incentivo e de um apoio às novas tecnologias para melhorar a eficiência para o conforto, para Acessibilidade e a sustentabilidade ambiental do serviço de transporte público. Tanto o desenvolvimento tecnológico veicular, né, da engenharia veicular, como a gente chama, mas também, do

desenvolvimento tecnológico, do sistema de transporte, né, como um todo da prefeitura. Então esse é um ponto importante. Além disso, a gente tem o bilhete único aqui dentro desse desenvolvimento também que é fundamental, porque o bilhete único é um serviço de um produto daqui da SP trans, que consegue estruturar e integrar várias viagens e que também foi algo é da vanguarda, né? Que a gente fez lá no começo do século, em 2002, se não me engano, e que estruturou muito a mobilidade na cidade, né? E aumentou a capilaridade dos sistemas de transporte também e a mobilidade o acesso à oportunidade das pessoas. Então, aqui, dados gerais, acho que esses são sempre dados importantes de serem colocados, para a gente ter uma noção do tamanho da, da coisa, 7 milhões de passageiros são transportados nos dias úteis pelo sistema de transporte. A gente tem 1320 linhas de ônibus, 150 delas são linhas noturnas. 13277 veículos que estão cadastrados, né? Essa frota, 100% dela é acessível, né, tanto com piso baixo quanto com elevadores, a gente tem tentado reduzir o número de elevadores e aumentar o número de veículos com piso baixo. Mas a gente tem algumas dificuldades operacionais, né, e de viário relacionados a essa mudança. Mas é importante para a gente deixar isso de maneira clara também, essa é nossa intenção. 162 mil viagens são programadas nos nossos dias úteis. Então, são muitas viagens que fazem com que a gente consiga percorrer mais de 2 milhões de quilômetros percorridos no dia, né? Temos 33 terminais de transferência na cidade como um todo, mais de 20 mil pontos de parada e 12 milhões de bilhetes. Únicos ativos, né? Quando a gente fala de bilhete, o único ativo a gente está falando de pelo menos uma utilização durante o último ano, né? Que a gente tem, então muitas pessoas utilizam o sistema de transporte, muitas pessoas entendem essa importância e sabem da importância da SP trans e do sistema de transporte na vida delas, dependem de maneira significativa desse transporte. E é justamente por isso que a gente desenvolve ações e projetos para tentar melhorar cada vez mais a experiência desses usuários. Tem uma coisa que é super importante, que a SP trans também é referência, que são os equipamentos embarcados dentro do sistema, quando a gente normalmente desenvolve, um padrão veicular aqui dentro da cidade, não é, e esse é um processo também de ano, muitas vezes, de conseguir desenvolver uma empresa, por exemplo, operadora ou uma fornecedora de carroceria de chassi, quer entrar no sistema de transporte? Ela senta com a nossa área técnica, desenvolve de maneira muito significativa e com alta qualidade, o padrão veicular e o layout veicular que a gente tem, né? A gente publica manuais técnicos desses layouts, desses padrões, e isso acaba sendo referência para o Brasil inteiro, né? Hoje, normalmente, uma

cidade de fora, daqui de São Paulo, que não é a cidade de São Paulo, quando vai comprar um ônibus, normalmente ela indica o modelo SP Trans, como o principal modelo, como modelo de qualidade, como modelo de segurança para os usuários, na operação do sistema de transporte, não é? Então, a gente tem um trabalho muito forte com relação a isso e que tem a ver também com o conjunto de equipamentos embarcados e com chamado kit de conforto que a gente tem, né? Então, não é só colocar um ar-condicionado no veículo, é saber qual é a maior eficiência, qual é o melhor local para a gente instalar esse ar-condicionado, qual a melhor forma de instalar o ar condicionado, para ter uma maior eficiência operacional e uma maior economia, né? Então a gente tem vários outros equipamentos também, Wi-Fi, própria catraca, né, o bloqueio, o validador é instrumento de recarga, tudo isso acaba sendo elementos dentro dos equipamentos embarcados que fazem com que o veículo é que entra na frota da cidade, seja um veículo de referência para gente, né? E aí a gente tem também uma questão relacionada a satisfação do cliente. Temos canais de rotinas para garantir o bom atendimento às demandas. Grande parte desses canais não são próprios do SP trans. Isso é importante salientar porque essa é uma política municipal de atendimento ao cidadão. Então a gente deve estruturar esses canais dentro dessa política de atendimento ao cidadão da prefeitura, o principal deles é 156, né, a central de atendimento da SP 156, que a gente recebe reclamações, denúncias, solicitações e elogios. E esse SP 156 tem uma estrutura aí grande, como um central telefônica, chat humano, um portal web, aplicativo chatbot no WhatsApp e também de maneira presencial, com praça de atendimento na sua prefeitura e nas unidades do Descomplica. É, então, grande parte do atendimento da SP trans hoje é prestado por essa central telefônica e pelo portal 156 de novo, como parte da política, municipal, né, da própria prefeitura. Isso faz com que a SP trans tenha que se adequar a essa estrutura de atendimento, né? Temos uma ouvidoria que foi instituída em 2017, regulamentada pelo município em 2018, né? Que ela tem o intuito de ser um canal permanente de diálogo com a sociedade. Isso é um trabalho muito intenso da ouvidoria, com a população, com segmentos da nossa sociedade civil, com usuários que muitas vezes estão passando por algum problema e não conseguiram resolver na primeira instância do atendimento, porque, obviamente, acontece, não é? É, então a gente tem isso de maneira muito significativa. A ouvidoria trabalha aqui também, internamente na SP Trans, acompanhando processos, acompanhando solicitações e tendo contato direto com as áreas técnicas, muitas vezes para desenvolver respostas que sejam fáceis do usuário para compreender, que sejam eficientes e que busquem efetivamente uma

resposta adequada ao que o usuário está pedindo ou solicitando ou reclamando. Além disso, acho que isso aqui começa uma parte interessante, não é dentro dessa questão da satisfação e do entendimento do usuário, que são o desenvolvimento de pesquisas, de políticas públicas e de campanhas para a gente conseguir estrutura essa visão do usuário e a experiência do usuário dentro do sistema de transporte, né? Quando a gente fala de pesquisas, a gente normalmente tem essas pesquisas sendo desenvolvidas para compreender melhor quais são as necessidades e as vontades dos usuários, né? E, principalmente, essas pesquisas, a gente desenvolve, a gente tem pesquisas específicas para não só compreender a satisfação do usuário como um todo, mas entender as necessidades do usuário em situação de vulnerabilidade social, não é? E a gente também tem outras pesquisas que também são referências para conseguir compreender as diferentes dinâmicas, né? E também necessidades do deslocamentos femininos. Isso é fundamental porque uma série de projetos que a gente tem desenvolvido hoje, posso listar o novo centro de operações o BRT Aricanduva, o BRT radial, os corredores de ônibus que a gente tem desenvolvido, outros terminais, projetos de tecnologia, sempre são estruturados dentro desse preceito de aumentar o acesso à oportunidade para a população de vulnerabilidade e considerar um planejamento equânime do sistema e a operação do sistema também, né? Então, não adianta a gente fornecer um sistema de transporte público que seja igual para todo mundo, porque ele não vai ser, as pessoas tem necessidades diferentes, cada uma delas. Então, muitas vezes uma linha que para mim é suficiente, homem branco, né, que só faço meu deslocamento, casa trabalho, né, de maneira pendular, ela é suficiente para mim, mas ela não tem uma operação suficiente, não é, e um planejamento adequado para uma mulher, negra, mais velha, talvez, e que tenha outras necessidades de deslocamento, talvez passar por uma UBS, ir para o trabalho, voltar, pegar o filho ou neto na escola e depois ir para casa. Então a gente tem que ter esse olhar e essas pesquisas orientam muito a gente com relação a isso e aos hábitos de uso desses usuários também, né, e dessa população. A partir disso, a partir dessas pesquisas, a gente acaba desenvolvendo políticas públicas, né? Então a gente tá falando quase que de etapas aí a serem seguidas, né? A gente desenvolve pesquisas, levanta estudos, análises, faz o levantamento de dados, entende, fecha uma proposta de política pública e encaminha e implanta essa política pública muitas vezes, são desenvolvidos justamente para mudar a forma como os usuários viajam diariamente. Então, de novo, a gente tem desenvolvido políticas com apoio de bancos internacionais, o banco mundial, o banco Interamericano de

desenvolvimento, e várias outras instituições WRI e outras, né, da sociedade civil organizada, que nos apoia no desenvolvimento dessas políticas públicas. Isso também é super importante. De novo, sempre voltado para um olhar de gênero e de raça que é importante, né? Uma interseccionalidade entre esses 2 atributos, né? Aumentando o acesso à oportunidade e adicionando cada vez mais mulheres no mercado de trabalho, da mobilidade, né? Como um todo. Isso é importante porque também é um compromisso que a SP trans tem fechado junto com o banco mundial e com o BID, é o setor de transporte ele é um setor muito fechado, muito masculino, né? A gente sabe disso, até de novo, pela história e pela cultura, né, pela estrutura da sociedade que a gente tem, então, a SP trans tem colocado, tem se colocado e tem desenvolvido políticas não só para melhorar a experiência das mulheres, na operação do sistema de transporte, a gente sabe que tem muito a melhorar e a oferecer também para essas mulheres, mas também trazer mais mulheres para o planejamento, para o sistema de transporte na área de trabalho também, não só como motoristas dentro dos veículos. Esse é um projeto que a gente tem com o banco mundial e que logo, logo deve ser anunciado, mas também dentro da própria gestão do sistema de transporte, colocando lideranças femininas trabalhando isso de maneira significativa. E também são compromissos que a gente tem para conseguir, o desenvolvimento e o financiamento de alguns projetos aqui dentro. Então, a gente efetivamente está se comprometendo com essa questão de gênero e raça, dentro do sistema de transporte público já há algum tempo, né? Isso vem desde 2019 para 2020, que a gente tem definido esse tipo de alinhamento. E, por fim, as campanhas de comunicação, né? Também trabalhando de maneira muito significativa com promoção propositivas e de mensagens, né, e conceitos importantes para diversos assuntos que são que normalmente contemplam as minorias, principalmente para mudar as atitudes, para enfrentar, é muitas vezes, comportamentos abusivos e negativos dos usuários dentro do transporte público, desenvolvendo e conscientizando sobre temas importantes como o racismo, machismo, incentivando a sonoridade, né, e combatendo a LGBT fobia. Então são campanhas que já devem ter visto, né? A de Ponto Final ao racismo, Ponto Final ao assédio dentro do transporte público, o jornal do ônibus é muito atuante nesse tipo de coisa. A gente já foi veiculado em Jornal Nacional, em outros veículos da grande mídia como um todo, também sendo exemplos de campanha pra gente tentar mudar a cultura dos usuários dentro do sistema de transporte, né? Em 2019, a gente teve a assinatura dos contratos de concessão, e esse contrato de concessão ficou estruturado de uma maneira um pouco diferente do que a gente tinha até

então. Normalmente e acho que vocês conhecem desde a época lá da lotação, né? Que se falava, né? Ou da van de um sistema estrutural, com grandes ônibus e um sistema local, já com esses veículos menores, com mini ônibus ou vans, como falava, lotações como falavam antes. Isso, obviamente mudou muito nos últimos 20 anos, né, praticamente aí da cidade, mas em 2019 a gente traz uma estrutura maior de operação, uma maior organização dentro desse contrato, quando a gente prevê 32 lotes de operação, esses 32 lotes de operação são distribuídos na cidade inteira e eles reúnem 3 subsistemas, né? O subsistema estrutural que são esses veículos realmente maiores, né? Normalmente, o veículo grandes, articulados, né, que circulam em grandes avenidas e nos corredores de ônibus. O subsistema local de articulação regional, que são veículos que não são os pequenos, mas também não são os tão grandes, são os que a gente chama de veículos básicos ou padrão, né? É aqui são veículos importantes para fazer a integração entre bairros, muitas vezes, né? Linhas que tinham grande demanda lá atrás, com veículos menores e que o grupo de articulação regional agora traz nessa inovação em 2019 e traz a possibilidade da gente ter veículos maiores operando nessas regiões, não é? É isso também acaba sendo elemento importante para a organização do sistema da operação e o subsistema local de distribuição, que é justamente o subsistema que está mais na ponta da cidade, né, nos bairros e nas margens da cidade. Então, como eu tinha falado, são 8 áreas operacionais a gente consegue ver as bolinhas aí dentro de cada uma dessas áreas, as áreas são as cores que tem aí, e uma área central que a gente chama de nona, mas não é uma área efetivamente de algum contrato específico dentro do sistema, né? Todos os contratos convergem para área central. E cada uma dessas bolinhas que estão dentro delas, são esses lotes de operação que a gente estava falando, né? Então isso acaba sendo importante também e são setores, desculpa, e dentro desses setores a gente tem os lotes de operação, né? É aqui, eu acho que é uma maneira visual da gente conseguir compreender essa diferença entre esses subsistemas, né? O subsistema estrutural é o primeiro aqui em vinho, né, em que a gente está vendo, em linhas, que justamente conectam os bairros até a centralidade, pelos corredores, pelas grandes avenidas da cidade. Depois, as linhas do grupo de articulação regional. Então de novo, né? Cada uma delas são sobrepostas. Então onde tem os vazios do estrutural, entram linhas de articulação regional e também da mesma maneira, os lugares em que essas linhas não operam são os lugares em que as linhas de distribuição local não é do grupo local de distribuição, é operam. Então, quando a gente coloca esses 3 mapas um em cima do outro, a gente percebe uma capilaridade significativa,

no sistema de transporte, dentro da dentro da cidade, né? O slogan da a SP trans é SP trans com você por toda cidade, justamente por ser um elemento muito forte para a gente. As áreas, principalmente na zona norte, ali no fundo da zona norte, e aqui no extremo da zona sul, são áreas que o plano diretor estratégico definiu como áreas rurais dentro da cidade. E isso faz com que a gente tenha uma série de impedimentos para a operação do sistema de transporte nessas áreas, uma série de considerações relacionadas a preservação ambiental, de mananciais e tudo mais. Então, a gente acaba não tendo linhas, né, estruturas tão no fundo da cidade, né? Mas é um fator importante, querendo ou não, para a gente conseguir fazer a preservação da cidade, né, e do cinturão verde que a gente tem aqui em volta do município. Com relação a ao viário, como um todo. A gente tem uma política forte e constante de priorização do viário para os ônibus, 725 km de vias na cidade hoje tem prioridade para os ônibus, representam proporcionalmente o número baixo, porque a gente tem muitas vias na cidade, muitas ruas que são pequenininhas. Então, são quase 4% das vias da cidade. Mas quando a gente coloca isso proporcionalmente, a gente percebe que ele é o maior percentual de vias dedicadas no país todo, né? Isso também mostra que a gente só falasse do número absoluto, iam falar não, mas São Paulo é besteira, porque é óbvio, São Paulo é gigantesca, é claro que vocês vão ter 130 km, é claro que vocês vão ter 700 e poucos, 600 e poucos quilômetros de faixa exclusiva, mas quando a gente coloca isso dentro do percentual de via, a gente também é a cidade que tem mais é priorização de viário para o transporte público coletivo, né? Então isso é super importante. Da mesma forma. Aqui é um elemento importante. Hoje, aproximadamente 11 milhões de pessoas, 11,4 milhões de pessoas tem acesso a rede de transporte público por ônibus em até 300 m da sua residência. Quase 96% da população de São Paulo tem um ponto de ônibus e, conseqüentemente, uma linha de ônibus próxima a sua casa, até 300 m é um quarteirão e meio aí esse é um elemento de acessibilidade importante para a gente, é a gente tem cada vez mais desenvolvido análises relacionadas a isso, a qualidade dessa acessibilidade também, obviamente. Mas isso mostra lá atrás, como eu tinha falado, a importância da capilaridade de como a gente transporta muita gente e de como a gente está realmente próximo da população, né? Quando a gente compara com trilho não tem nem como a gente colocar isso dentro de uma régua, né? 11,4 milhões de pessoas tem o sistema de transporte público próximo até 300 m da sua casa. E quando a gente fala dos trilhos, são só 350 mil pessoas que têm acesso até 300 m das estações de metrô e da CPTM da sua casa, né? Então há uma disparidade significativa com

relação a esse trilho e esse ônibus. Lembrando isso é importante para a gente pensar na estruturação da cidade de deslocamentos, né? As grandes cidades do mundo têm, na realidade, os trilhos, sendo os grandes elementos de deslocamento da população dentro da cidade. Aí tem um ponto que vocês vão trazer, muito provavelmente vão falar assim, ah, legal, vocês têm 96% dos ônibus, das pessoas, tendo até 300 m, um ponto da sua casa, mas e a qualidade desse serviço, né? E esses 300 m como são, não é? Quais são as linhas que operam nesses 300 m? Se eu tiver uma linha que opera com intervalo muito grande para mim, não interessa, o que não me leva até tal lugar com isso. É justamente a partir dessa provocação, a gente no desenvolvimento é de indicadores e de índices para os objetivos de desenvolvimento sustentável que a Prefeitura tem como meta, né? A gente tem uma das metas, que é proporcionar o acesso para todos a sistemas de transporte, seguros, acessíveis, sustentáveis e com preços módicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade. E aí a gente fala ali, fazendo com que 70% das viagens realizadas por veículos motorizados sejam por modo coletivo e pelo transporte ativo, de forma que as viagens por bicicleta cheguem a pelo menos 3.2% do total, como que a SP trans contribui para essa meta? Trazendo o que a gente chama de índice de permeabilidade do transporte coletivo, não é o IPTC. Esse índice de permeabilidade, ele não só traz, o atendimento da rede, àquele ponto de ônibus, mas ele também considera outros fatores para fechar esse índice, não. Então ele considera o atendimento da rede diurna, o atendimento da rede noturna, o intervalo médio das linhas, né, bairro centro no pico da manhã, a frequência média dos pontos. Bem importante, a ocupação média dos veículos, a idade média da oferta de viagens que está sendo feita naquela região naquele ponto, o acesso a empregos, a quantidade de empregos que aquela pessoa tem acesso pelas linhas que ela tem disponível até 300 m da sua casa, né, do ponto de ônibus e a declividade da via, que é a questão de você conseguir chegar até o ponto. A gente tem vários outros indicadores, inúmeros que a gente gostaria de colocar aqui dentro, mas que a gente tem trabalhado para conseguir alcançar uma metodologia adequada e de qualidade para isso. Um exemplo do que a gente gostaria de colocar, mas a gente ainda não conseguiu colocar é qualidade das calçadas, porque não é só declividade, mas às vezes é a largura, a qualidade da calçada que seja necessária para chegar até esse ponto de ônibus. Mas a gente trabalha com esse índice agregado com vários fatores super importantes e, mais do que isso, de maneira regionalizada, para que a gente consiga trabalhar com ações em cima de cada uma dessas regiões para tentar melhorar esse

indicador, esse índice dentro da cidade. Isso contribui como um todo, para uma visão de melhoria da experiência do usuário. Porque quando a gente trabalha com esse indicador de maneira tão forte, a gente começa a trabalhar em pontos que são importantes para a experiência do usuário, não é? E a experiência do usuário não é só dentro do transporte público. Ela é do momento em que sai da porta da sua casa até a porta do seu destino, seja lá o trabalho, escola, hospital, o que for, então a gente começa a ter um olhar específico para a melhoria dessa experiência do usuário. E quando a gente fala de qualidade do serviço público, a gente tem 4 esferas de qualidade, que a gente chama, e aqui muito rapidamente eu vou falar sobre isso. A gente tem o primeiro, a primeira esfera da qualidade, a chamada da qualidade esperada, né? Que que é a qualidade esperada? É o nosso planejamento estrutural lá que a gente tava falando, né? Então, eu espero que a cidade de São Paulo tem uma rede de corredores, uma rede de terminais, linhas atrelados a essas redes e que isso forme uma rede que tem a qualidade suficiente para os usuários se locomoverem. Depois a gente tem a qualidade ofertada. Qual que é a qualidade ofertada? É o nosso planejamento operacional é efetivamente quantos veículos tem naquela linha, qual é o tipo de veículo, qual é o intervalo daquela linha, né? Então, essa é a qualidade que a gente oferta para os usuários. Depois tem a qualidade entregue, né, que é aqui o operador de ônibus entrega para a população efetivamente. Então, a gente tem um planejamento estrutural, planejamento operacional e o que efetivamente chega no dia a dia, né? A vida real, digamos assim. E aí, além disso, a gente tem a qualidade percebida pelo usuário e isso é muito importante da gente conseguir entender porque eu tenho certeza que se vocês perguntarem para qualquer operador do sistema de transporte hoje, ele vai falar que ele opera maravilhosamente bem, né? Mas a gente sabe que o nosso usuário não olha dessa maneira, não percebe a operação dele dessa maneira? Muitas vezes, né? E isso é importante da gente considerar, porque a gente tem visões diferentes, olhares diferentes. Então, muitas vezes uma linha de ônibus, uma linha de ônibus pode estar cumprindo todos os elementos técnicos adequados, né? De maneira certa e rígida que a gente tem dentro do planejado, dentro da operação e assim por diante, e mesmo assim, essa linha não ser suficientemente boa, né? Percebida de maneira qualitativa pelo usuário. Então é importante da gente considerar todas essas, essas formas de qualidade, não é? Todos esses níveis de qualidade para a gente melhorar o nosso serviço. Então, a gente tem um plano para melhorar a qualidade do serviço, justamente a partir da visão dos usuários, então não é a partir de uma forma que eu espero, não é como operadora acha que ele tem

que operar, mas é como, efetivamente, o usuário percebe a cidade, percebe o sistema de transporte e tem um interesse da melhoria do sistema, obviamente sempre atrelado as possibilidades técnicas, né? E mais adequadas, né? Então como eu falei, a gente tem várias metas e projetos atrelados. O primeiro, e acho que um dos mais importantes é de emissões de poluentes, né? Para os veículos, sistemas de reduzir essa emissão de poluentes, a gente tem um compromisso muito forte com o SP Trans dentro do planclima, né, e a cidade de São Paulo também como um todo, mas a SP trans tem desenvolvido ações desde lá de trás para melhorar essa emissão de poluentes, né? E aqui, obviamente a gente sempre fala de veículos elétricos, né? Hoje está mais forte, mas essa é uma política de SP trans faz desde 2015, quando a gente começou a implementar motores a diesel mais eficientes e que traziam menos poluentes para cidade, né? Então, esses ônibus que hoje já tem 10 anos, já são ônibus que tem, quando você compara com outros veículos mais antigos, né, uma eficiência energética e uma redução de poluentes também maior, né? Os que a gente chama de motor euro 5, euro 6, né? Hoje, se não me engano, quase que 99% da frota é composta por motor euro 5 ou euro 6, além, obviamente, dos veículos elétricos e quando a gente fala de veículo elétrico também de eletrificação, a gente tem visto, é, obviamente, não no ritmo que a gente gostaria, a gente tem dificuldades de implantação, principalmente relacionados à infraestrutura de recarga, né? A concessionária e tudo mais é, mas a gente tem já visto uma ampliação da eletrificação da frota e, mais importante, por toda a cidade, ela não está sendo uma eletrificação que está sendo centralizada, né? A gente, na medida em que as operadoras conseguem se estruturar, conseguem trazer infraestrutura dentro das diretrizes da prefeitura e conseguem trazer a operação de veículo elétrico movido a bateria, né, principalmente, a gente começa a ter cada vez mais uma capilaridade também da rede elétrica dentro da cidade, isso é importante também. No ano passado, a gente teve a inauguração de um sistema de transporte de um modal, de um modo de transporte especificamente muito importante para a SP trans, que é o aquático. Foi um desafio para SP Trans que, de novo, nós somos uma empresa com 30 anos de idade, mas com 80 anos de história em pneu, né? Em transporte público por ônibus. E a gente conseguia implantar um novo sistema que fosse hidroaviário, né, com um barco que tivesse uma nova característica operacional, foi uma dificuldade para SP trans, mas que mostrou principalmente a qualidade do setor técnico da empresa, não é? E da vontade que a gente tem de entregar é um serviço de qualidade para a população. Esse é um ponto importante porque o aquático mudou de maneira significativa a vida da população

lá do Cantinho do Céu, né? Era uma população que pra ir até Santo Amaro, por exemplo, demorava 1 hora e 20 para chegar até Santo Amaro, pegando muitas vezes 2 ou 3 veículos só até Santo Amaro, para depois cair no sistema de trilho, por exemplo, né? É se a gente pega aqui pelo Centro da cidade, então esse tempo é ainda maior, 2 horas e meia, muitas vezes 3 horas de deslocamento que a gente tem aqui pelo bilhete único que a gente consegue ter esse controle e o aquático agilizou muito a vida dessas pessoas. Deu um ganho aí de mais de 1 hora de viagem para essas pessoas que estão utilizando hoje no aquático a gente consegue e tem que melhorar com relação a ele, né? A oferta de barcos, melhoria dos intervalos, né? Na medida em que a gente vai tendo demanda, a gente consegue ir estruturando melhores ações para eles e ele não vai parar por aí. Eu vou falar um pouco para vocês da expansão dele também mais para frente, mas a gente tem muito orgulho da implantação que a gente fez e hoje a SP Trans comemorando os 30 anos desse mês, não é? Ela também tem falado muito do aquático, porque a gente vê um futuro muito positivo nessa intermodalidade entre o transporte público por pneu e o hidroviário, né? Também uma outra ação importante foi o Domingo Tarifa zero, né? É também sempre, historicamente se falou da dificuldade de implementar a tarifa zero na cidade, não só aqui, mas em outros locais, né? Que a gente teve a possibilidade de implementação dessa tarifa zero no domingo, ele trouxe um aumento de cerca de 30% da utilização dos ônibus, nesses dias, chegando a 195 milhões de passageiros transportados de maneira gratuita. Isso é importante para a gente começar também a basear e avaliar essas políticas públicas que a gente tem feito e às vezes expandir para outros locais ou para outros segmentos da população, então, isso é um ponto importante pra gente como o primeiro passo dentro dessa visão. Aqui dentro, continuando falando das metas e dos projetos que a gente tem, a gente fala especificamente da expansão da infraestrutura do sistema de transporte, né? É importante a gente lembrar que essa infraestrutura do sistema de transporte tem um papel centralizante, né, centralizador e estruturante do plano diretor estratégico lá de 2014, né? Esses eixos de alguém tem alguém com microfone aberto, deixou.

49:07 Dawton Roberto Batista Gaia: Abre novamente Edu, que eu fechei todos aí, por favor, abre o seu novamente, Edu.

49:12 Eduardo Reis – SPTrans: Tranquilo. Obrigado, Dawton. É então, esses eixos de desenvolvimento do transporte público, né, por corredores, ela tem uma malha significativa e

futura, né? É, então, com a revisão do PDE de 2023, esses corredores, essas linhas em verde, aqui no mapa da cidade, são a dos corredores previstos no novo plano diretor estratégico, na revisão do plano diretor estratégico de 2023, né? Então, a gente tem muito trabalho nos próximos anos e décadas aí pra gente desenvolver esses corredores, cada um deles com um horizonte claro de implantação, né? Então, aqui falando sobre isso, a gente está falando nos últimos 4 anos, a gente teve implantação de 54 km de faixas exclusivas. Não é? A gente tem alguns critérios técnicos para implantar uma faixa exclusiva, então a gente tem cada vez mais tentado olhar de maneira mais específica e criando uma rede de faixas que se integre aos corredores e aos terminais, né? E que, obviamente, também acabe com os gargalos que a gente tem operacionais dentro da cidade. A implantação de 2 BRTS, que eu acho que são super importantes aqui da cidade, né? Modelos assim, é únicos, de alguma maneira dentro da sua operação. Com o financiamento também de bancos de desenvolvimento, externos. O BRT Aricanduva, principalmente com o banco mundial, né, o radial tem fonte própria do município, mas que também vão mudar de maneira significativa a forma de locomoção da população da zona leste, né? E a gente tem vários estudos para implantação de corredores de terminais também, corredores como Itaquera líder, o Miguel Nunes, o Sabará e o Norte-Sul e os terminais como o Itaim Paulista, o novo São Mateus, o novo terminal Itaquera, o terminal reserva Raposo, Perus, Anhanguera e o Princesa Isabel, né? Então todos eles foram em estudos que a gente desenvolveu, seja para alteração, para reforma ou para melhoria ou para implantação de novos terminais dentro da cidade. E além disso, estamos também desenvolvendo a expansão do aquático SP na própria represa Billings, saindo, né, do cantinho do céu e do mar Paulista, indo também para outros locais da represa Billings, né? O próprio Pedreira, terminal de ônibus associados, Cocaia, e outras regiões que a gente tem ali, na Billings e na Guararapiranga, também, já fazendo estudos de demanda, estudos de navegabilidade de geração na Guararapiranga para a gente conseguir definir algumas localidades interessantes para a gente conseguir trazer uma viabilidade de transporte público de passageiro para a represa também, né? E por fim, gente, eu acho que esse último slides, se não me engano, a gente também tem um plano de inovação tecnológica, né? Dos sistemas que a SP trans está desenvolvendo, está contratando e também tem compromissos atrelados a eles. O primeiro deles é o sistema de Monitoramento e gestão da operação, que é o SMGO, foi um sistema contratado no meio do ano passado, maio de 2024. Um sistema muito importante para a empresa. A empresa, hoje ela tem 2 grandes sistemas assim operacionais,

digamos assim, de planejamento de operação. Um é o infotrans e o outro é o sim - sistema integrado de monitoramento, são sistemas que foram desenvolvidos no começo do século também 2005, 2006, há 20 anos, que passaram por atualizações nesse período, mas que não conseguiram ter a progressão tecnológica, obviamente que a gente teve. É como um todo no setor da tecnologia, né? Então foram sistemas que ficaram de alguma maneira, desatualizados e que, com a contratação do SMGO, a gente tá substituindo esses sistemas e trazendo o melhor que a gente tem no mundo todo para SP trans, né? O consórcio ganhador foi um consórcio americano, né? Mas que não tem, só ferramenta, não tem só softwares de prateleiras que a gente falou que a gente chama, né, que estão no mercado, mas que também estão sendo customizados e adequados para a operação da cidade de São Paulo, né? Mas hoje o ganhador fornece os softwares e opera sistemas de transporte do mundo inteiro. A gente tá falando de Chicago, Nova Iorque, Toronto, Milão. Milão, Roma é New Orleans. Várias outras cidades no mundo que operam com esse sistema é acredito eu assim, e a gente passou por essa contratação de maneira com muito robusta com relação a questão técnica que a gente efetivamente conseguiu adquirir, a melhor ferramenta que a gente poderia ter dentro do mercado, né? E é uma solução que ela é integrada não só com essa solução dessa empresa Americana, que é a Clever Devices, mas também com outras fornecedoras de software para transporte. Então, a gente tem uma empresa italiana fornecendo software para planejamento operacional uma empresa alemã para o planejamento estrutural e uma empresa australiana para o módulo de transporte sob demanda, né, para o atende, para o tag, para melhoria desses serviços, também. Além disso, a gente está desenvolvendo um novo sistema em uma modernização do sistema de bilhetagens da SP Trans que é o sistema de bilhetagem digital, que vai trazer uma série de qualidades para os usuários, uma conta para usuário, única, novos meios de pagamento, é uma digitalização e uma maior facilidade na recarga e na utilização desse bilhete único, né? Então também trazendo uma melhoria na experiência para o usuário. A gente tem outros 2 sistemas, uma plataforma de mobilidade como serviço, o MaaS da SP trans, da cidade de São Paulo, é que está sendo financiado agora com um e está tendo o apoio técnico também do banco mundial e do BID, do banco Interamericano de desenvolvimento. É esse sistema, ele para a gente também é super importante, porque ele agrega vários serviços da SP trans em uma única plataforma, em um único aplicativo para o usuário e vai fazer com que o usuário tenha muito mais informação do que ele tem hoje, não só sobre o sistema de transporte público, mas também sobre outros modos de transporte,

não só públicos, como trilho, mas a gente também tem intenção de trazer modos privados para esse aplicativo, integrando isso e trazendo a oferta de viagem de maneira muito melhor e com mais qualidade, com mais confiança para os nossos usuários. E sempre colocando transporte público como essa espinha dorsal para a mobilidade e para o deslocamento do cidadão aqui em São Paulo e o outro é o Sigma. É um sistema um pouco mais técnico de análise aqui interna pra gente, mas que é super importante porque ele se baseia num chamado data Lake, né? É um integrador de dados. A gente tem vários bancos de dados aqui da SP trans para cada um dos nossos sistemas e esse data Lake ele integra todos os dados no mesmo local e traz uma camada de qualidade desses dados, limpando, organizando e melhorando esses dados e depois uma camada de análise, de desenvolvimento e de disponibilização de relatórios não só para os técnicos da SP trans, mas a gente tem intenção também de tornar público grande parte desses dados e desses relatórios na página da SP trans, né? Com uma abertura de dados importante como uma política de transparência da empresa. Então o Sigma e o datalake é que tá associado, é um elemento muito importante também, sendo financiado e também tem o apoio, tendo o apoio técnico do banco mundial e do BID. E, por fim, esses 4 sistemas serão utilizados e serão estruturantes dentro das suas ações, dos procedimentos básicos para o novo centro de operações que a SP Trans está construindo, na Santa Rita também com o financiamento do banco mundial, com desenvolvimento de escopo, com desenvolvimento, das especificações técnicas desde o novo centro de operações, desde 2018, 2019.

56:44 Dawton Roberto Batista Gaia: Edu, desculpa. Eu fechei novamente, sabe?

56:45 Eduardo Reis - SPTrans: Obrigado imagina, fica tranquilo. Obrigado pela agilidade também. Então a gente também tem esse novo centro de operações vindo aí. A gente tem uma perspectiva dele ser implantado, até o final do ano que vem. É também trazendo mais agilidade, melhoria na operação mais ação efetiva, né, mais rápida, quando a gente tem algum tipo de problema dentro da cidade, é sempre utilizando esses grandes sistemas que a gente está falando aqui, então, como plano de inovação como um todo, esse é o plano da SP trans. É como a gente acha que a gente também vai conseguir trazer maior agilidade e eficiência para o sistema de transporte da cidade para os usuários, para uma melhoria da experiência para os usuários, também. É isso, gente.

57:31 Dawton Roberto Batista Gaia: Edu, muito obrigado. Parabéns pela sua apresentação. Queria agradecer profundamente aí ao trabalho apresentado de um excelente trabalho, né? Parabéns a SP trans por sua excelência no serviço de transporte, né? Bom, eu sou suspeito para falar do trabalho da SP Trans e dos profissionais da SP Trans. A essência da SP trans, eu considero que elas, são exemplares. Um trabalho como esse numa cidade desse tamanho, com todos esses números que foram realmente apresentados, eu sei que não é fácil, realmente não é fácil chegar nesse nível de excelência, né? É lógico que tem muito a melhorar. Como você colocou no início da sua apresentação, né? Temos muito a melhorar e tenho certeza absoluta que estão todos debruçados com esse objetivo de estar, de estar sempre trazendo melhorias. A SP trans, é uma empresa modelo de excelência em transporte, uma equipe de profissionais, né, a gente não tem dúvida nenhuma, né? E oferece aí um serviço de transporte de alta qualidade, uma equipe de profissionais sempre dedicados e debruçado sobre todos os problemas que a cidade tem, né? E, claro, a medida do possível e da necessidade e do possível, vocês vêm solucionando esses problemas que são trazidos no dia a dia. Mais uma vez agradeço, né? Apresentação espetacular, por incrível que pareça, eu nunca tinha visto a apresentação deste porte da SP trans inteira. Olha, eu tenho 46 anos de poder público, né? E nunca tinha visto essa e nunca tinha visto essa apresentação, eu fiquei aqui realmente surpreso com a qualidade.

59:34 Eduardo Reis – SPTrans: Obrigado, Dawton. Obrigado pelas palavras.

59:35 Dawton Roberto Batista Gaia: Então parabéns, mais uma vez eu vou passar a palavra aqui para Sandra e depois para o senhor Élio. Bom dia, Sandra. Palavras suas.

59:46 sandraramalhoso: Bom dia, tudo bem com vocês? É magnífico, magnífico ver essa linha do tempo. Eu sou uma pessoa com 61 anos de idade e moro em uma avenida, então eu vi quando era lá atrás os ônibus passando com fumaça e pessoas penduradas na porta. E imaginava que eu nunca iria entrar em um ônibus. Hoje eu entro no ônibus e a minha mobilidade é pelo ônibus, mas eu sou uma mulher privilegiada porque eu moro em uma avenida, né? Então, eu pego o ônibus com muita facilidade, mas eu sei de amigos e amigas e pessoas com deficiência, cadeirantes, que tem que primeiro passar pela calçada para depois

chegar no ônibus. É muito bonito, tudo no papel lindo, maravilhoso. Só que eu tenho passado por algumas dificuldades que eu quero colocar aqui e eu acho que já está na hora da SP. Trans seguir ou respeitar as resoluções. Foi feita uma resolução na CPA sobre o ônibus de piso baixo. Todos os ônibus deveriam ser de piso baixo e quando não fossem, que fosse levada a justificativa para a CPA, eu estou na CPA há 3 anos. Depois dessa resolução e até agora nunca foi enviada uma justificativa, porque que continua sendo usado, utilizado os elevadores. Que estão sempre quebrados, são inseguros. Eu tenho medo. Eu não pego porque eu tenho medo de cair. Eu tive pessoas, motoristas que se recusaram a colocar o cinto de segurança. É, sabe, é muito perigoso aquele ônibus que a gente entra com o elevador, então quando que a SP trans vai obedecer a resolução da CPA? Quando que ela vai levar a justificativa de não usar o ônibus de piso baixo para a CPA. Essa é a minha primeira pergunta, segunda pergunta, porque vocês aumentaram o tempo de uso dos ônibus? Eram 10 anos e agora nem sei lá quantos são. Os ônibus estão quebrados. A gente entra no ônibus com medo que aquela rampinha quebre. O ar-condicionado não funciona direito, as janelas não correm direito, o motor não tem força para levar o carro, as pessoas que estão dentro. Então o que está acontecendo? Porque é que vocês fizeram isso? Porque humilhar as pessoas, a população a usar um veículo que não está adequado ao transporte? Essa é a minha segunda. E a terceira, terceira, eu fiz parte da ABNT, faço parte também da ABNT e lá a gente já discutia a necessidade de 2 lugares para cadeirantes. Porque? Porque a população agora, a população com deficiência tem mais acesso a cadeira motorizada, então a gente já umas 3 vezes eu fui pegar um ônibus, já tinha cadeirante lá dentro. Aí eu não posso entrar. Eu estava lá dentro e vi uma mãe com uma criança na cadeira de roda. Ela não pode entrar. Vocês entendem isso? Vocês conseguem entender a dificuldade que é uma pessoa com deficiência ter mobilidade na cidade de São Paulo e vocês da SP trans, serem responsáveis por isso? Vocês conseguem entender essa responsabilidade? Eu espero que vocês entendam e me respondam, porque é que vocês ainda não atenderam e essas regras. Obrigado.

1:03:47 Dawton Roberto Batista Gaia: Edu, eu vou fazer por blocos. Temos 9 pessoas inscritas aqui. Eu vou colocar de 3 em 3.

1:03:53 Eduardo Reis - SPTrans: Pode ser Dawton, sem problemas. Assim é como a Sandra fez 3 perguntas, né? Para a gente tentar organizar as perguntas. Também acho que de 3,

suficiente, porque a gente vai tendo mais perguntas do que 3, né? Então, mas não tem problema.

1:04:13 Dawton Roberto Batista Gaia: É, senhor Élio.

1:04:16 Elio (Convidado): Bom dia, pessoal, é muito bom, Eduardo, a apresentação. Sinal que alguma coisa tem melhorado, mas eu acho que ainda temos uma lista de coisas que a SP Trans pode melhorar facilmente. É essa da Acessibilidade que a Sandra colocou, né, da altura de acesso, é crítico e é algo que é das periferias, ou seja, as pessoas mais pobres da cidade é que acabam pagando esse serviço e para completar esse mesmo veículo, ele tem câmbio mecânico e isso aí é uma falta de segurança enorme, além dos chacoalhões que a pessoa leva cada mudança de marcha ainda pode cair e se machucar, não é? É a outra, é a questão da eficiência, né? Ou seja, de abaixar o custo e abaixar o tempo para melhor resultado para a empresa, mas principalmente a satisfação do usuário, não é? É primeiro, um, retirar os táxis dos corredores e faixas, sabe? Não é possível tolerar esse tipo de coisa atrapalhando muitas vezes, na Rebouças, 12 táxi na frente. Há possibilidade de colocar os ônibus na esquerda, eliminando assim as interferências na conversão de veículos. Isso ocorre, principalmente, em 2 avenidas das principais avenidas, que é a Paulista, a Faria Lima, e isso pode ser melhorado também na Corifeu e na Vital Brasil, porque atrapalha muito a questão de tempo e custo. É a outra necessidade, é dos pontos nas esquinas, junto da faixa de pedestre, para segurança viária e também segurança pessoal, principalmente as mulheres que não podem ficar em ponto abandonado no meio do quarteirão, nós vimos isso na periferia. E, finalmente, a lei 1324 de 2001 que criou a SP Trans, também tem no artigo 30, no parágrafo único do artigo 30, a obrigação de criar um comitê de representação local dos usuários. Isso nós já tínhamos falado, houve até concordância do Levi, né? Mas ninguém mais falou disso. Obrigado, Eduardo.

1:07:29 Dawton Roberto Batista Gaia: Obrigado, senhor Élio, Mauro.

1:07:35 Mauro Calliari: Bom dia, dá para me ouvir. Obrigado. Eduardo, eu perdi o comezinho da apresentação, então é possível que uma das minhas perguntas já tenha sido respondida. Primeira coisa em relação ao indicador que vocês estão usando, que você falou que eu acho

que talvez seja o mais importante de todos, que é a capilaridade, que é aquele, que número que você falou de 50% das pessoas de São Paulo tem acesso a alguma linha de ônibus a menos de 300 m. Eu queria saber, porque é que vocês não usam o indicador Internacional, que é feito pelo WRI é, por que que a gente não coloca uma meta disso no plano de metas? Porque essa talvez seja a meta mais importante que hoje nem aparece. Você pega as cidades como Paris, ou até o Rio de Janeiro tem indicadores de pessoas que acessam a linha de transporte público, mais de 80%, Paris é 99%, se não me engano, e São Paulo, 50%. Você falou com um certo orgulho, é baixo. Nós estamos falando de uma rede de ônibus que está sofrendo a concorrência de Uber. É como a gente viu na última vez.

1:08:36 Eduardo Reis – SPTrans: Mauro, desculpa, só desculpa te interromper, mas só para corrigir o dado, são 96%, tá até 300 m e não 50. Não sei se você se confundiu em algum momento dos 50, mas são 96, tá?

1:08:44 Mauro Calliari: Ahh então? Ah, perfeito. Então está bom, então, ótimo. Então porque, então, mas é interessante, porque isso aí saiu, nós tínhamos menos de 50, talvez uns 5, 6 anos atrás, quando eu vi esse número, então nós estamos falando agora de uma de uma evolução que eu estou achando até espantosa. Que bom que você me corrigiu em relação a isso, e aí entra a pergunta da refação das frotas, das linhas, né? Quando a gente tem uma nova linha de metrô, vocês têm uma. Imagino que tem todo um retrabalho. Deveria ter um retrabalho. Queria saber se isso está acontecendo, se isso é previsto com as novas, se vocês têm esse plano de refação de rotas em cima das novas linhas de metrô previstas, né, as que virão é se já foi feita alguma coisa em relação aos últimos lançamentos das frotas, né, das novas linhas. Se vocês conseguiram já remexer e se isso aí como é que ficou aquela reforma das linhas que foi anunciada e que você falou, né, que a gente deveria ter esse sistema, que tem 3, vamos dizer assim, hierarquias, mas que na prática eu entendi que não foi implantado, então eu queria entender isso aí. Não sei também para terminar. Se você respondeu ou já falou sobre, é a possível incorporação, né, da sua empresa para o São Paulo, parcerias. Queria saber se você já falou disso ou não.

1:10:14 Dawton Roberto Batista Gaia: Pode responder, Eduardo, tem bastante aí.

1:10:17 Eduardo Reis – SPTrans: Enfim, desculpa, eu tava só terminando de escrever aqui pra não esquecer de tudo, só um minutinho. A última foi a questão da SP Trans e SP parcerias, tá bom, é, vamos lá. Começando do começo. A Sandra, a Sandra bom, muito bom te ver na reunião. É, foi sempre um prazer compartilhar do comitê executivo daqui do CMTT, com você acho que você faz falta, sua, sua atividade sempre foi muito boa, importante, não é? Justamente trazendo essa visão do usuário cadeirante para cá, para o poder público. Acho que é sempre uma posição que eu sei que é muito chata, né? Seria melhor se não precisasse ficar cutucando a gente todas as vezes, né? Mas é importante pra gente é importante isso, fazer com que a gente justamente tenha o desconforto, é até entendendo a sua forma de falar, né, e atrelar a essa responsabilidade da falta de Acessibilidade. SP, trans. Então, vamos lá, primeiro ponto, a resolução da CPA, motivos de veículo com piso baixo, e quando a justificativa será enviada, sinceramente, essa não é a minha área com relação a questão do piso baixo, o que a gente sabe aqui de maneira estratégica, com as metas, é que a gente tem tentado reduzir cada vez mais a quantidade de veículos de piso baixo, mas a gente tem efetivamente alguns locais em que a gente tem valetas e tudo mais, que são de difícil operação, com piso baixo, principalmente isso aí já fazendo o link com que o senhor Élio falou, realmente nas franjas da cidade que tem um viário muito pior do que na centralidade, né? Infelizmente, mas que efetivamente é o que acontece. A gente tem tido uma tentativa de entrada dentro do sistema dos veículos elétricos, né? A gente tinha um problema anterior, era que os veículos menores, alguns deles mesmo os com os pisos baixos dos veículos menores, não conseguiam operar por ter um piso baixo, uma distância entre o fundo do veículo e a via, né, muito baixa efetivamente alguns locais porque a gente tem locais muito íngremes dentro das periferias da cidade da cidade. É, de qualquer maneira, a gente pode fazer esse levantamento aqui pelo planejamento, tanto aqui da minha área mesmo, quanto planejamento operacional dos números de veículos que estão em cada uma dessas linhas. A gente posso tentar organizar uma resposta junto com a engenharia veicular e com a área de operação pra gente conseguir estruturar um relatório e apresentar a CPA. Levo isso para a presidência e para diretoria, que não há problema, não é uma coisa que a gente queira fugir dessa resposta. A gente, dentro dessa questão do desenvolvimento tecnológico, é uma das atribuições da SP trans, a gente também incentiva o mercado e a indústria como toda a desenvolver novas tecnologias e essa questão do piso baixo em veículos menores é uma das tecnologias que a gente sempre tenta incentivar e desenvolver com esses fornecedores do

mercado, inclusive a gente tá entrando com um veículo teste elétrico também com piso baixo menor é, se não me engano da Ryanair para teste aqui em São Paulo pra gente ver se a gente consegue uma boa autonomia, uma boa operação, inclusive nessas linhas que a gente tem, principalmente nessas linhas que tem piso alto, né, que tem o uso de elevador, então a gente tá trabalhando em cima disso. Posso tentar fazer um agregado para você e apresentar na CPA não eu, porque essa não é a minha atribuição, mas a SP Trans como um todo a apresentar, né? Não é um problema. Isso tem relação com a sua pergunta da idade da frota, não é? A gente teve uma resolução, se não me engano, em 2022 ou 23. Agora me perdi no tempo. É pela SP trans que proibiu a entrada de veículos a diesel na cidade, justamente como um esforço e também para de alguma maneira tirar um pouco da zona de conforto dos operadores, e do próprio mercado com relação à entrada de veículos elétricos, a gente estava vendo qual que era o problema da gente permitir a entrada de veículos a diesel naquela época, dentro do sistema de transporte e até hoje não é permitido veículo a diesel mais dentro do sistema de transporte. Quando a gente colocasse o veículo a diesel, por exemplo, 2024 esse veículo a diesel por contrato poderia operar até 2034. Isso acabaria com a nossa meta que a gente tem de veículos elétricos, de redução das emissões de poluentes. Então a gente efetivamente proibiu a entrada de veículos a diesel no sistema. A gente tem uma tradição de renovação da frota de cerca de 1300 veículos por ano, né? E essa demanda de veículos elétricos o mercado ainda não estava conseguindo absorver nem em 2022 e nem em 2023. Como a gente não conseguia fazer a substituição do veículo a diesel por um veículo elétrico efetivamente, diretamente, a gente permitiu que a cada momento em que uma empresa operadora enviasse uma requisição de compra de veículo elétrico, estou falando compra, não implantação, tá? Porque a gente tem um período aí da maneira do momento em que a operadora pede o veículo elétrico para fornecedora, faz uma nota fiscal, faz o pagamento e assim por diante. Isso anda. Até o momento da entrada, que a operadora pudesse permanecer com aquela quantidade de veículos que ela comprou, elétricos em quantidade de veículos a diesel, que ela estava operando ainda, né? Por isso que a idade da frota em alguns veículos tá um pouco, tá acima de 10 anos efetivamente, se não me engano, passou para 12. Eu posso estar enganado, eu acho que a gente não tem nenhum veículo acima de 12 anos, é, mas a gente continua sendo a idade média mais baixa de frotas do Brasil inteiro, né? Então acho que esse continua sendo um dado importante quando a gente falar de novo, ainda tem linhas, tem operações e etc, que estão realmente com idade acima. Mas isso frente ao compromisso que

as próprias empresas que estão operando com veículos acima têm com relação a isso. O Caíque mandou de um veículo de 2011. A gente pode ficar de olho nisso, Caíque, se puder mandar para mim, não é um problema nenhum. Vamos entrar com relação a isso. Então eu acho que esse é o ponto. Isso mostra o compromisso do SP Trans, mostra o compromisso da Prefeitura e mostra também um envolvimento já das operadoras em tentar fazer essa substituição na medida do possível com os fornecedores, né? A SP Trans não parou de fazer homologação de veículos elétricos de tentar novas soluções de trazer inovação, a SP trans busca no mundo inteiro fornecedores e veículos e modelos que a gente tem, não é? Então, de novo, a gente continua tendo esse compromisso. Os 2 locais para PCD, sinceramente, eu não conhecia de novo, não é essa minha área, da engenharia veicular você conhece muito bem Simão, que é superintendente, seu amigo de longa data, e eu sinceramente não sei qual é o impacto dessa medida. Você falou que talvez isso seja uma regra, pelo que eu entendi da ABNT agora é não, não ficou Claro na sua fala se ela é uma regra, se ela é uma recomendação, é, mas eu acho que de qualquer maneira seria legal uma formalização disso se ela for efetivamente uma regra, pelo menos a CPA que eu sei que você participa e ajuda, contribui bastante aqui para SP Trans para a gente conseguir trazer essa visão onde for possível, dentro do espaço, do veículo, do layout interno do veículo. Eu acho que são essas as respostas. Senhor Élio, é concordamos com você e a gente tem um dado que é medido e a gente tem trabalhado em cima da Acessibilidade e ser pior na periferia da cidade. Infelizmente, tem vários atributos que atrelam a essa acessibilidade ser pior na periferia da cidade. Atributos que muitas vezes não estão sob controle da SP trans, né? Como por exemplo, declividade da via, qualidade da calçada, iluminação, largura da calçada e outros. Mas a gente tem trabalhado cada vez mais junto com a prefeitura para tentar melhorar essa Acessibilidade, né? A própria CET e a SMT tem planos de recodificação de calçadas, né? A gente tem tido é atributos e reuniões atreladas a isso, então é uma tentativa da gente melhorar. Com relação aos veículos mais altos, com câmbio mecânico também nas periferias. Esse também é outro problema, porque o automático e piso baixo em alguns locais que essas linhas operam nas periferias, não conseguem operar por conta desse piso baixo, justamente. Então, de novo, a gente tem sempre tentado achar novas soluções tecnológicas e veiculares para essas ocasiões, para esses lugares. A gente tem um compromisso de melhoria, a gente não aceita que isso seja dessa forma, mas ele é um trabalho um pouco mais extenso, mais duradouro, mais difícil de ser feito. Mas isso não significa que a gente não está fazendo, né? É a retirada dos táxis

dos corredores, primeiro vou falar da retirada dos táxis. Essa também não é uma decisão da SP Trans, a SP Trans, obviamente foi consultada para essa decisão, né? A gente fez um estudo relacionado a isso, mas ela é uma decisão da Secretaria e da Prefeitura como um todo e é pelo que me lembre sinceramente do nosso estudo, a gente não tinha um alto impacto, né, dentro da operação tinha um impacto, mas ele não era tão significativo. Então foi efetivamente uma escolha, que foi feita por parte da gestão da época de permitir a entrada dos corredores, se não me engano, isso foi na época foi 2015, eu acho, na época da regulamentação do transporte, do transporte por aplicativo, até para diferenciar o transporte por aplicativo do táxi e tudo mais. É, então também tem isso, e isso é um atributo positivo do serviço de táxi da cidade, que tem que lembrar que também é um serviço de transporte público. Não é coletivo, é um transporte público individual, mas também é o serviço de transporte público da cidade como um todo, regulamentado, é? A possibilidade de operação central na Paulista, na Faria Lima, na Corifeu e o senhor falou de uma outra avenida que eu, sinceramente, não me lembrei, não consegui anotar, é, eu sei que ali na região do Butantã, mas eu não lembrei qual era a que você colocou.

1:19:55 Elio (Convidado): Vital Brasil.

1:19:56 Eduardo Reis – SPTrans: Vital Brasil, obrigado é que está certo. A gente tem já alguns planos de corredor, é previstos no PDE, a Faria Lima, eu tenho certeza que a gente discutiu sobre ele há pouco tempo. A Rosilda que está aí, eu não sei se você consegue me ajudar, se na Paulista, na vital, tem alguma previsão de corredor de ônibus dentro dos horizontes, você sabe?

1:20:22 Rosilda: Tem previsão sim, mas o Horizonte é longo. Faria Lima menos mais Paulista e Corifeu. Eu acho que ela é sim.

1:20:33 Eduardo Reis – SPTrans: Faria Lima se não me engano, era 2032. E o Corifeu, Vital Brasil e Paulista. Acho que não tem problema falar porque já que é um documento público que está no PDE, né?

1:20:44 Rosilda: Não, mas o PDE não consta no Horizonte, né? É uma definição nossa. Eu

posso pesquisar depois, mas é mais distante.

1:20:53 Eduardo Reis – SPTrans: Bom beleza, mas é acima de 2032. De qualquer jeito. Mas estão previstos dentro do plano diretor da cidade a gente desenvolver corredores ali nessas avenidas. A Corifeu também tinha quase certeza, mas só queria confirmar com você pontos, pode falar.

1:21:01 Rosilda: Na Paulista hoje, vejo um pouco de problema hoje por conta da ciclovia, então ela tem que ser muito pensada, não é?

1:21:13 Eduardo Reis – SPTrans: Da ciclovia, exato. Eu me lembro que assim correndo, da Paulista desde a época que foi feita essa reforma da ciclovia na Paulista, eu estava aqui no SP trans, eu lembro que a gente já falou sobre isso, né? Que tinha corredor previsto ali na Paulista, que o ideal, era a gente ter feito o projeto junto já, né? Mas não conseguimos a época desenvolver esse projeto. Sobre pontos nas esquinas, se não me engano, essa definição do ponto nas esquina, já tenho os dados, só preciso achar aqui na lista. Paulista, o Horizonte é 2040, Faria Lima 2028. Eu sabia disso. Está difícil de achar qual o outro... Corifeu, não é? Por isso, ele deve ser dentro de algum outro.

1:22:07 Rosilda: Corifeu, Vital deve estar junto, deve estar junto com vital.

1:22:08 Eduardo Reis – SPTrans: Depois eu acho o corifeu aqui, mas eu passo para você também, senhor Élio. Qual é o corredor que está aqui, que os 2 viários estão associados aí, mas a gente passa direitinho essas datas para você. Os pontos nas esquinas, né? É, se não me engano, olha, a gente já tinha antes, lá atrás, 2012, 14, uma diretoria de colocar um ponto mais perto das esquinas até que alguma organização da sociedade civil, eu lembro disso porque eu era da articulação comunitária e eu estava nessa reunião, sinceramente, não lembro o nome dela. Seria até errado eu dar o nome sem lembrar, que trouxe pra gente um estudo...

1:23:01 Rosilda: Estou te atrapalhando? Corifeu, 2040, lá no final.

1:23:06 Eduardo Reis – SPTrans: Perfeito, obrigado, viu? Corifeu, 2040. Obrigado por isso. Então já trouxe na realidade justamente com uma medida de segurança viária. A gente tirar os ônibus das esquinas, os pontos de ônibus, das esquinas, porque como estava perto de faixas de pedestre, a maioria das pessoas desciam do ponto, passavam na frente do ônibus, por ser uma faixa de pedestre e atravessava, meio que no automático, é? Isso estava causando muito acidente na época, e essa foi uma das medidas que a gente fez para diminuição dos acidentes. Então eu entendo o seu olhar. Concordo com você nesse olhar, com relação a gênero e a perspectiva de mulheres sozinhas, né? Dentro de pontos de ônibus, no meio dos quarteirões. Mas eu acho que essa é uma coisa que a gente vai ter que sobrepesar assim e colocar em discussão até com a própria CET e com a Secretaria como um todo. Se efetivamente, qual é a política que a gente vai ter que colocar na balança para a gente efetivar. Talvez essa questão do ponto de ônibus no meio do corredor ela não seja resolvida colocando um ponto mais na esquina, mas trazendo iluminação, trazendo fachada ativa, né? E outras coisas que possam melhorar a espera e a qualidade da população dentro desses pontos de ônibus, que são mais próximos, né? Então isso pode ser um ponto para a gente trabalhar também. A obrigação do comitê dos usuários, prevista na lei, sinceramente, era uma coisa que eu também não estava acompanhando. Vou levar para a presidência, para a chefia de gabinete e para o nosso jurídico é e vou trazer a análise deles relacionada a isso para a gente talvez estruturar esse comitê. Eu sinceramente não sei se esse comitê, usando já de uma outra perspectiva de uma outra discussão que a gente está acompanhando aqui há bastante tempo, se seria o mesmo comitê da Câmara Temática e de transporte público que a gente tem aqui, né? É, precisamos pensar se uma coisa tá atrelada a outra, se são 2 organismos independentes, como isso estaria na proposta da lei, mas vamos organizar, sem dúvida nenhuma isso. Mauro também, tanto senhor Élio quanto o Mauro são também ex conselheiros, sempre muito atuantes, né? Então é sempre bom estar com vocês. E sobre o indicador da WRI, eu fiz a correção, peço desculpa por ter te interrompido 1 hora, mas eu fiz a correção, porque eu acho que ela é importante. Esse indicador de Acessibilidade de WRI, ele tem um problema pra gente que ele considera infraestruturas de alta e média capacidade somente, né? E por isso talvez tenha chegado nesse número de 50%. Quando você coloca a média em alta capacidade, você está falando só de estações de metrô ou de terminais de ônibus e de corredores de ônibus, né. O nosso indicador aqui de Acessibilidade. Ele está falando de 300 m de até um ponto de ônibus, né, do sistema de transporte como um todo.

Obviamente, corredores de terminais fazem parte do sistema de transporte, mas pontos de ônibus também é uma infraestrutura de transporte importante que traz essa capilaridade, por isso que a gente não trabalha com esse indicador da WRI, inclusive, a gente tem um grupo constante, que o grupo de qualiônibus, né, que a gente chama, é um grupo que a WRI, coordena, é que são se não me engano, 38 das pessoas cidades aqui do Brasil que participam, São Paulo é uma das participantes e tem 2 indicadores que o qualiônibus, trabalha, o de Acessibilidade e o de satisfação dos usuários. No 2, São Paulo não participa desses indicadores, não porque a gente não quer participar, mas porque a gente tem mais dados e mais indicadores dentro deles do que a WRI pede como base para os municípios. Então se a gente utilizasse esses indicadores, a gente estaria, na realidade, cometendo um retrocesso. Então, dentro desse grupo, São Paulo participa e participa na realidade, como uma posição de consultoria e de alinhamento para outras cidades que querem desenvolver esses indicadores da WRI. Então, eu, inclusive, participo desse grupo, participei por muito tempo. É então a gente tem essa posição de alguma maneira de privilégio de referência dentro do grupo da WRI. A reorganização operacional, junto com estações de metrô e CPTM, elas acontecem constantemente, né? Não acontecem só quando são implantadas, mas até anterior a isso, né? Qualquer tipo de plano de implantação de infraestrutura de trilho é consultada, a SP Trans e a prefeitura como um todo, a gente já está fazendo o projeto operacionais e adequação disso, né? Pra linha 19, linha 15, todas as linhas que estão aí em desenvolvimento. Quer falar algumas?

1:27:24 Rosilda: (trecho incompreensível)

1:27:28 Eduardo Reis - SPTrans: Seu microfone ficou ruim. Desculpa.

1:27:36 Dawton Roberto Batista Gaia: De novo.

1:27:37 Eduardo Reis - SPTrans: De novo, fala de novo. Aí você tem que soltar o mudo, Ro.

1:27:41 Rosilda: (Trecho incompreensível)

1:28:02 Dawton Roberto Batista Gaia: Seu microfone está bem ruim, viu?

1:28:03 Eduardo Reis - SPTrans: Ro, tá ruim o áudio, ele estourando, mas fica tranquila, fica tranquilo, qualquer coisa. Você vem aqui para perto, a gente está aqui, mais ou menos no mesmo andar, então pode falar para mim, mais fácil espera aí, extensão da linha 2, que é a da Guarulhos, né? A extensão da Linha 4, até o Taboão, chácara do Jockey, tem a da Santa Rita, 19, que é a Catumbi, 20, 22 marrom é a Raposo, que também tem a história do terminal, né, associado, ou seja, tem muita coisa que a gente faz que a gente tá trabalhando. A área da Cristina Biandilu tá aqui na minha frente, ela é a gerente, é a área que tem essa interlocução. A Rosilda também é a técnica da área, é o trabalho que a gente faz constantemente, diariamente de acompanhamento dessas novas infraestruturas, de trilho, e quando implanta também tem uma avaliação operacional em cima dessa implantação e da reestruturação que a gente faz em cada uma dessas novas infraestruturas, tá? Mauro, então, sim, isso é constante pra gente. Com relação a nova rede, especificamente, você não falou desse nome, mas acho que é disso que você estava falando, da nova reorganização que a gente teria do contrato como um todo. Na medida em que a gente vai reorganizando rede próxima às estações, a gente já traz operações que estão previstas na nova rede, a gente até chama de rede referência, porque ela é sempre a utilizada para gente fazer esse tipo de análise e estruturação dos planos aqui de dentro, mas efetivamente a gente está em uma fase de estudo dessa nova rede ainda porque a gente teve 2 pontos aí, o primeiro é que o primeiro estudo que organizou isso é um estudo de 2015, né? A gente, teve uma dificuldade de implantação, da própria concessão de transporte. Acho que você sabe de 2015 a 2019, a gente teve emergenciais, né? Então quando essa rede foi estudada em 2015, até 2019 a gente teve um atraso nela, querendo ou não, né, uma desincompatibilização de tempo e de cronograma e de dinâmicas de viagem e assim por diante, dentro dela, uma coisa básica que você mesmo falou transporte por aplicativo, em 2015, a gente praticamente não tinha é impacto de transporte por aplicativo dentro do sistema de transporte público. Em 2019, já tinha 4 anos de operação de transporte por aplicativo e o senhor tinha um impacto significativo que a gente teve que reestudar e vocês sabem muito bem, a gente assinou o contrato de concessão em setembro de 2019, né, 6 meses depois, tivemos pandemia de novo, trazendo uma nova reorganização gigantesca dentro da do dos hábitos de viagem dos usuários. A gente teve muito estudo e muito dado dentro desses últimos 5, 6 anos, aí é por conta da pandemia. E agora a gente está passando também para um novo estudo para adequação desse planejamento operacional.

Dessa nova rede para a gente conseguir fazer a implantação dela. Então ela não foi perdida. O problema é que a gente sempre tem uma desincompatibilização entre o produto que estava sendo entregue e a hora da implantação efetivamente, né? Mas agora a gente está passando por esse novo estudo. A gente espera que a gente consiga fazer essa implantação já agora, dentro dessa nova gestão é pra gente não ter nenhum tipo de problema relacionado a isso, né? É espero que não tenha nenhuma pandemia no meio do caminho que altere tudo de novo, porque se não vai ser difícil. E por fim SP Trans, SP parcerias essa foi realmente uma conversa, né, uma fala que houve no final do ano passado. Hoje, a nova gestão quer falar, a Rosilda veio aqui, senta aqui do meu ladinho. Quer pegar meu fone ou solto?

1:32:08 Rosilda: Posso falar? Eu mudei de lugar porque o meu. Vocês estão me ouvindo? É, então mudei de lugar porque o meu microfone está bem ruim. Então com relação a rede de referência que o Edu estava explicando é que tem outra coisa, ela não. Ela não considerou a época, ela já era de 2015, ela foi se defasando. Mas outra coisa é que ela não considerou os projetos novos. Ela não considerou os novos corredores. É, se houvesse algum implantado, ela não considerou essas implantações da rede de trilhos também porque a gente também não teria a data, né? Então essa rede, ela é uma rede de referência mesmo. Ela está sendo alterada aí, muitas coisas, inclusive, já foram até implantadas aí no decorrer desse tempo. É uma coisa que vai acontecer. Vou devolver o pro Edu aqui.

1:32: 59 Eduardo Reis – SPTrans: Fica aqui do meu lado. Eu solto aqui, não tem problema, deixa eu só ver se eles vão, vão ouvir. É com relação à questão do SP Trans da SP parcerias, Mauro, essa realmente foi uma fala do final do ano, né? Talvez era uma proposta, alguma coisa

assim. Isso não chegou oficialmente a SP Trans, em nenhum momento, o antigo presidente da SP trans, inclusive, teve uma reunião com o prefeito sobre isso, né? E teve um posicionamento do prefeito um pouco mais para frente já, se não me engano, na virada do ano, no final de dezembro, começo de janeiro, de que esse plano ainda não estava sendo colocado em andamento ou o que for. E a nova gestão da nova diretoria chegou também já com o reforço de que não há um plano para troca da SP trans ou fim da SP trans dentro da estrutura da prefeitura é muito menos a ida de alguma atribuição para SP parcerias. Então, por enquanto, isso foi uma fala que aconteceu realmente, obviamente do prefeito intensou importância, mas

que não saiu disso e que hoje não tem nada oficial. A SP Trans de novo tem compromisso de desempenho. Tem fontes de financiamento em que ela é a gestora do contrato. Tem vários contratos aí que dão uma série de responsabilidades e de atribuições para a gente pelo menos para os próximos 10, 15 anos. Então, para que tenhamos vida longa, né e trabalho para por muito mais tempo, é então essa é a nossa posição oficial hoje, tá.

1:34:41 Dawton Roberto Batista Gaia: Acho que foi longa essa resposta foi longa, vamos passar.

1:34:44 Eduardo Reis - SPTrans: Só por conta do tempo eu peço desculpas, são 11 e 45. Eu não sei se mais alguém está, eu estou vendo 3 aqui, por enquanto eu não sei se a gente consegue, nossa tem 7 agora que eu vi na linha, talvez agilizar e trazer uma resposta por pessoa para todo mundo conseguir falar, né? E pelo menos colocar uma pergunta, acho que era importante.

1:35:06 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu vou pedir que as pessoas sejam Breves, façam apenas uma pergunta, por conta do horário, né? E então, vamos voltar para a Rafaela fala agora, já responde o Eduardo em assim sucessivamente Rafaela. Bom dia.

1:35:26 Rafael Drummond: É bom dia, Dawton, na verdade é Rafael. Desculpe, é tudo bem.

1:35:28 Dawton Roberto Batista Gaia: O, Rafael, desculpa, eu estou com seu nome cortado aqui. Desculpa.

1:35:35 Rafael Drummond: É, desculpe que eu também estou sem.

1:35:36 Dawton Roberto Batista Gaia: Desculpa.

1:35:38 Rafaela Moreira (Convidado): Eu acho que tem pessoas a minha frente, Dawton.

1:35:42 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu vi ela desculpa, mas tudo bem, vai, Rafael.

1:35:47 Rafael Drummond: Isso, tranquilo. Obrigado, Dawton, obrigado. Muito obrigado Eduardo pela apresentação realmente sempre muito bom te ouvir, nas outras vezes que a gente tratou pelo conselho, realmente foi uma presença muito boa. Mostra como a SP Trans é super capacitada e tem um quadro muito competente, o que mostra loucura da ideia de extingui-la, né? E passar a ser responsabilidade para 2 entidades que hoje não tem estrutura nenhuma para poder absorver o trabalho de tantos anos e tão complexo que vocês têm feito. Dito isso e não querendo me alongar muito, mas eu preciso fazer algumas questões. A apresentação foi realmente muito boa, muito legal, mas mostra um pouco da deficiência da atuação da SP Trans um pouco e também um pouco do CMTT, do como a gente consegue passar por coisas muito macro. A gente fala de números enormes e que realmente mostra o quanto que é, tem muito trabalho colocado, mas a gente não entra nas particularidades das regiões da cidade, que funcionam muitas vezes, como outras cidades dentro de uma só. E aí é onde o calo aperta, né? E fica essas demandas locais ficam totalmente apagadas, então a demanda que o senhor Élio coloca de regulamentar o que está colocado na lei lá de 2001, de comitês locais para o sistema de distribuição local, pelo menos, mais que se liga diretamente ao pedido já de anos que a gente tem feito, né? Eu como conselheiro, já fiz me isso muito, e agora, como a representante no poder legislativo, também reforço da necessidade de uma Câmara Temática de transporte público, não só por todas essas demandas locais que ficam pagadas e que realmente precisam ser endereçadas, precisam ser tratadas ao longo do tempo, não dá para fazer tudo de uma vez em uma reunião só de 2 horas, também já o novo quadro que a gente está apresentando de outros modos que estão entrando na cidade, como o aquático e o VLT, que tem o projeto da SP urbanismo, que vai demandar um outro nível de complexidade no tratamento do transporte público, né? Então, até me questiona, porque que o VLT não apareceu na apresentação de vocês, sendo que na última passada SP urbanismo disse que vocês vão ser os responsáveis pelo contrato. Ah, mas eu tenho uma pergunta bem específica com relação a esse índice de permeabilidade de transporte público que você trouxe, né? E os sistemas que vocês estão criando e vejo como realmente muito bons olhos a possibilidade de ter o Sigma nesse sistema de informação geográfica de mobilidade e Acessibilidade para que a gente consiga também ter acesso a muito mais simples e fácil, né, de acompanhamento, dessas políticas, mas eu queria entender um pouco da metodologia e se é possível de você compartilhar essa metodologia desse índice que foi criado e se é algo realmente próprio da SP trans, não, ainda não tinha ouvido falar. Se é alguma referência, se há

internacional que vocês estão usando, tá? Tem muitos outros pontos que eu anotei aqui. Infelizmente, não quero tomar o tempo dos outros e tomar mais o tempo da nossa reunião. Mas é só para mostrar o quanto que a gente precisa de mais conversas sobre esses sistemas e do transporte de ônibus. Obrigado, Eduardo.

1:39:50 Eduardo Reis – SPTrans: Leandro, o próximo, obrigado, Rafa. Valeu Rafael. Rafael foi, acho que agora é o Leandro não chamar ele.

1:39:58 Dawton Roberto Batista Gaia: Leandro.

1:40:02 Leandro Frenham Chemalle: Não ia responder um de cada?

1:40:05 Eduardo Reis – SPTrans: Não, não, não, eu sim, mas eu acho que a gente pode fazer 3 pessoas, não é? Mas pelo menos uma pergunta, acho que é melhor.

1:40:09 Leandro Frenham Chemalle: Agradeço. Beleza, beleza, é só te falar, Eduardo, tua câmera não está aberta, está só para saberNa apresentação e agora, desde que se começou a responder ela está. Ela está escura.

1:40:23 Dawton Roberto Batista Gaia: Não, ela está.

1:40:23 Eduardo Reis – SPTrans: Tá escura. Está preta ou tá escura?

1:40:27 Dawton Roberto Batista Gaia: A imagem está, o fundo está muito claro, só isso.

1:40:30 Eduardo Reis – SPTrans: Ah, profundo, está claro, a gente muda de lugar na mesa só um minuto que a gente já muda.

1:40:32 Leandro Frenham Chemalle: Não, para mim ela está preta mesmo. Eu não estou vendo nada. Eu não sei como é que está para os outros.

1:40:38 Dawton Roberto Batista Gaia: Estou vendo, nós estamos enxergando ele aqui.

1:40:45 Leandro Frenham Chemalle: Vamos lá, é, eu queria trazer a alguns pontos também. Eu vou tentar não ser muito longo, mas é na seguinte questão, né? Não sei se vocês lembram, mas na última reunião eu fiz questão de fazer uma fala no final, para já adiantar uma pergunta, que eu vou de novo, fazer ela. Que assim, nós tivemos um ano e meio atrás, mais ou menos uma apresentação da SP Trans aqui, sobre o noturno, que foi uma apresentação parecida com essa, mas mais específica do noturno, mas que não entrou no detalhe das linhas e essa apresentação de hoje também ela não entra em detalhe, nem detalhes mais gerais sobre as linhas. Então eu vou aqui trazer de novo uma pergunta que a gente vem fazendo há vários anos e que não tem resposta. Ou a resposta é, estamos avaliando e eu queria te pedir uma resposta um pouquinho mais detalhada que é: porque a rede noturna não retornou a tabela de horários que ela tinha antes da pandemia, né? Sendo que todas as linhas voltaram, as linhas diurnas e a rede noturna é o que que a gente tenta entender a bastante tempo é porque naquele momento de meio fim da pandemia, quando a rede de ônibus diurna, ela volta ao normal, porque naquele momento foi tomada a decisão de que a rede noturna não precisaria retornar 100% e aí eu entro nas questões de momento. Não é que, a gente vivencia o tempo todo, de final de semana, linha superlotadas nos corredores, linhas perto do Dom Pedro, Santo Amaro, Pinheiro, Santo Amaro, claro, é Pinheiros, Parque Dom Pedro Itaquera, enfim, as linhas que ligam os terminais, né? Lapa, Parque Dom Pedro superlotadas, deixando o passageiro na rua corriqueiramente e nada acontece, SP trans só fala, estamos trabalhando, estamos sempre avaliando e as linhas estão lotadas de intervalo. E pior, o intervalo não é intervalo de meia hora, é intervalo de 40 a 45 ou 50. É o caso da linha parque de Dom Pedro Santo Amaro. Eu estou querendo entender, né, o que acontece em relação ao noturno? Outros pontos eu queria passar rapidinho aqui é pergunta simples que é o seguinte, tem a ver um pouco com o noturno também que é a questão, eu queria perguntar se você tem o dado, de quantas multas por mês os motoristas de ônibus recebem por parar em ponto errado, por abrir para embarque ou desembarque? O que é ponto errado? Aaa, ponto 1, ponto 2, ponto 3, ele é do ponto 2 e embarcou no um é do um e embarcou no 2. Porque eu pergunto isso, porque eu tenho visto com frequência, motoristas do noturno que está classificado para ele, que o noturno é ponto um e você está lá no meio da madrugada, chegando no ponto, você dá o sinal no começo do ponto 2 de Santo Amaro e ele te deixa no ponto, né? Então esse é um dado que eu queria saber, em relação à orientação técnica, né? Qual é a orientação para

os motoristas e se essa é uma multa que pesa tanto para eles, porque quando se você vai discutir com o motorista, ele fala, não, eu vou tomar multa se eu abrir para você no ponto 2, eu não estou falando parar fora do ponto. eu estou falando parar em ponto diferente. Tá? O outro ponto também que queria que você comentasse sobre a diminuição de carros com ar-condicionado, não é? A propaganda da prefeitura, ela sempre é em relação a ampliação de carros com ar, mas a gente tem notado, eu vou dar um exemplo específico de uma linha que é a terminal Pinheiros - Jardim Ângela, 637A. É uma linha que praticamente não tem mais carro com ar nela, cada 10 carros que passam, 9 são carros sem ar e eu quero entender o que está acontecendo, né? E tem outras linhas também que têm a quantidade de carros que têm ar condicionado, tem sumido das linhas, né? Então quero saber se é pontual de uma empresa ou outra ou se realmente isto está, se a SP Trans está verificando isso, e outro ponto também, por último, é em relação à frota de domingo, não é? E as linhas que não rodam de final de semana, que também foi uma alteração que ela vem sendo feita nos últimos 5, 6 anos, de várias linhas deixarem de rodar aos domingos. Depois de deixar de rodar aos sábados e a gente teve na época que foi lançado, aí o passe gratuito de domingo, e também nessa época de eleição até o Natal, que aos domingos passou a rodar com frota de sábado. Mas aí, desde que passou o Ano-Novo, isso não aconteceu mais, eu questionei o secretário na coletiva de imprensa do Carnaval. Se isso ocorreria no Carnaval, o secretário não sabia responder. Na verdade, o secretário deixou claro para mim lá que ele não, que ele não conhecia informação de frota de sábado rodando de domingo, que me deixou espantado. Mas eu sou jornalista, não é? Eu estava lá, fiz essa pergunta, então eu queria também que você comentasse sobre isso, não é sobre se já existe um plano de curto prazo em relação a readequar as meias de domingo, porque domingo também é um problema grave, de muitos intervalos, muito grandes. E que quando você conecta a questão do noturno também, você acaba tendo aí todo o período de sábado à noite, até segunda-feira de manhã, com uma escassez de linha na cidade, que tem sido bem crônica, apesar do passe livre, mas tem muita linha, superlotando, porque não passa, tá bom, obrigado.

1:45:41 Dawton Roberto Batista Gaia: Melhor você responder, agora tem muita pergunta.

1:45:43 Eduardo Reis - SPTrans: Eu ia falar, isso é o Caíque, o Caíque. Eu sei que o Caíque já estou com o trabalho para ele também já, até a próxima reunião, então

eu vou parar antes de você Caique, aqui rapidinho para eu responder tudo isso que o Leandro colocou e o Rafael. Rafael, também de novo, é bom te ver, não só aqui de novo no CMTT, né? Mas a gente também já teve outros encontros, né, profissionais, você sempre contribui muito bem também nessa parte de tecnologia e de dados. Sobre os comitês locais e a Câmara temática do transporte público, eu acho que de alguma maneira, reforço a mensagem que eu passei para o senhor Élio, concordo com você. Acho que tem algumas questões locais que acabam deixando, sendo deixada para trás, porque a gente acaba, discutindo coisas muito gerais dentro do CMTT é, a gente tem tentado trabalhar com essas coisas mais locais de maneira paralela, né? Num trabalho como por exemplo o Caíque fez um copiando o e-mail de todo mundo e a gente tem feito isso. A Rafaela também já me mandou algumas coisas, se não me engano foi a Rafaela Moreira que está aqui, que também já mandou algumas coisas, a Sheila do Butantã, então a gente sempre vai tentando correr atrás de algumas respostas, que são mais pontuais. Mas eu concordo que essa estrutura do comitê local e da Câmara temática é, poderia ser muito importante e proveitosa. Vamos tentar ver como a gente passa isso para diretoria e se a gente consegue sempre o problema é a equipe sendo muito transparente por vocês. É assim do mesmo jeito que a gente está aqui agora a gente tem outras reuniões de outros comitês, todos que a gente falou de Câmara junto com o metrô e outros para fazer análise. Então acaba sempre não sendo as mesmas pessoas que têm participado, não é? E quando a gente talvez a gente não tenha tempo e equipe para conseguir acompanhar tudo o que a gente precisa. Mas é um ponto importante, realmente de ser colocado. É a metodologia do Sigma, do Sigma não, do IPTC especificamente que você colocou é, pode ser compartilhada. Eu acho que sim, não é um problema. Vou levantar essa metodologia, se não me engano, ela é sim, é desenvolvida aqui pela SP trans. Ela tem claro, referências internacionais, mas ela por si só, ela não é um produto que é utilizado em nenhuma outra cidade. Ela é uma metodologia feita aqui pelos técnicos da empresa. A gente tem é especificamente nessa área de avaliação de transporte, não só como não só aqui, mas em outras áreas, mas que trabalham muito com essa questão dos dados, não é? Tem produção acadêmica, são referências. É nisso também. E a gente conseguiu desenvolver metodologia muito legal, então acho que faz sentido a gente compartilhar com vocês. Leandro, vamos lá. É por que não votou com a frota depois da pandemia? Essa sinceramente, é uma pergunta que que você falou, né? Porque tomaram a decisão na época de não voltar, eu sinceramente não sei, o que a gente coloca sempre é que a posição da SP Trans é de que a frota deveria ser

retomada. A gente gostaria de retomar essa frota, mas ela é uma decisão não só nossa. É uma decisão de gestão como um todo. De novo isso já teve em outras discussões aqui do CMTT que a gente já se posicionou também. Esse é um tema que, infelizmente, é recorrente dentro do CMTT, mas a gente tem uma questão de custo do sistema. O custo tem sido aumentado cada vez mais e a gente tem tentado da mesma maneira, equilibrar esse aumento de custo com a melhoria da qualidade e o aumento da oferta para os usuários. A gente já tinha feito esse caminho no ano passado, inclusive passado para nossa diretoria, da nossa diretoria, indo para a Secretaria de transporte, Secretaria de fazenda e isso tinha parado, não é? E a gente não tinha conseguido aumentar a quantidade de frota do noturno, e acho que agora realmente vale a pena, a gente até já tinha já está tocando esse processo para retomar essa discussão com a diretoria que chegou agora. Não faz nem um mês que tem uma nova diretoria aqui. É, então esse é um tema importante de qualquer forma, né? Espero que na próxima reunião, nos próximos meses, que a gente fale, a gente tenha uma notícia boa para vocês. Quantas multas recebem por embarque e desembarque errado, para parada no ponto errado, não tem estudo, vamos correr atrás disso. Pelo que eu me lembre de relatórios de reclamação, esse não é um ponto que aparece muito, sinceramente, tá? Então eu não sei também lembrando que multa para a parada no ponto errado, principalmente essa que era o no ponto que ele é desmembrado, que você está falando, né, no corredor, não é, ele não consegue especificamente ser feito também um levantamento de maneira com a tecnologia que a gente tem hoje, não é, então é muito importante que em 156 isso seja avisado. Então a gente vai fazer um levantamento dessas reclamações para 156 e vamos tentar passar esse dado para você, carro com ar-condicionado, realmente a política da prefeitura de ampliar a quantidade de casos para ar-condicionado. A renovação da frota tem trazido esse é o ano que a gente consegue finalizar 100% da frota com ar-condicionado, é o que pode ser que essa linha talvez esteja tendo algum problema operacional e está entrando reserva operacional e a reserva operacional, a maioria das reservas ainda são de carro sem ar-condicionado, porque também é uma diretriz daqui da SP trans, de que todos os carros que estão com ar condicionado não podem ficar parados, tem que estar operação, isso acaba fazendo com que a reserva operacional seja majoritariamente formada por veículos sem ar-condicionado por enquanto, e caso aconteça algum problema, alguma quebra ou que for dentro dessa linha, entra veículos sem ar. É vou fazer um levantamento. O Manuel Messias tá aqui também, que é da regional, da sul, vou pedir para ele entrar em contato com o Jeová, com o superintendente.

Eu também faço esse contacto para a gente fazer um levantamento em campo também desses veículos, assim como aqui no sistema de quais foram monitorados, com e sem ar-condicionado dessa linha, tá? E o domingo com frota de sábado, eu não tenho esse dado aqui agora para você realmente ele aconteceu em alguns momentos, mas eu não sei se ele é uma política efetiva e contínua de todo domingo, ter a frota de sábado não é? Eu acho que eram domingos que tinham eventos, né, específicos. Não sei se Carnaval, prova, poderia ter sido um Enem, Fest, o próprio Natal, se eu não me engano, isso realmente aconteceu, mas não sei se essa é uma diretriz para que todo domingo tenha frota de sábado. Eu acho que preciso levantar isso também, tá? É? É isso. De novo, se vocês puderem, por favor, fazer uma pergunta por pessoa, eu sei que é difícil, mas ajudaria muita gente para a gente conseguir chegar em um tempo legal, porque eu também me sinto mal de responder rápido para vocês. Então, quanto mais, mais perguntas vocês fizerem, infelizmente, mais rápido tem que ser a resposta também. Um por favor, vai lá, Caique.

1:52:35 Caique Souza - CMTT Zona Leste: Boa tarde agora para todo mundo, tá? Parte das minhas perguntas. Eu coloquei no chat, tá? Para facilitar para vocês não anotarem tanto. Primeiro, agradecer pela apresentação e mostrar que é decepcionante em alguns aspectos, a gente vê que algumas coisas que a SP trans aponta como benéficas está desconexa com a realidade do passageiro. Eu citei aí, por exemplo, né, já a pesquisa a origem e destino já mostrou que teve queda da redução do número de viagens, o que vem causando perda de passageiros, lotação e isso é uma coisa que eu venho percebendo e eu vou citar aqui específico a linha 3064 da transunião, que o passageiro está optando a usar o Uber e isso eu fiz isso essa semana, 5 horas da manhã. O passageiro no terminal metalúrgicos, que, com a demora do ônibus, sentido Guaianazes, que é a principal linha entre a cidade Tiradentes e Guaianazes, e os bairros ao redor do Distrito, demora a passar o ônibus, ele é um ônibus mais antigo, é um ônibus pequeno e o passageiro está fazendo o quê? conversa com 2, 3 passageiros do ponto que nunca se viram e dividiram o Uber para ir para Guaianazes, ou seja, você está mostrando exatamente que o que a SP trans deveria estar acompanhando através da programação, porque quem programa as linhas de a SP trans quem contrata a empresa é a SP trans não é prefeitura. E ainda permite que o passageiro seja transportado dessa forma. Se vocês não estão entendendo como a dinâmica da cidade está sendo, está sendo tocada para o passageiro ter que recorrer ao Uber no horário de pico, dividindo o Uber com outras

peessoas. A gente está indo na contramão que o transporte público deveria ser, porque a população, ela aponta, olha, eu estou mandando no 156 que o ônibus está lotado, que o ônibus não está passando. A resposta da população tem é uma resposta protocolar. Temos tantos ônibus da cidade, foi investido, não sei quantas coisas, e se isso por essa razão, manteremos a programação como está se a população está falando que está lotada e porque não está funcionando. Mais de uma vez, nas reuniões do CMTT eu peço, vão na estação de Guaianazes com o pessoal da SP trans e acompanhem a saída das linhas 3026-3064, ponto de integração das linhas 3063-3033, para vocês verem que o que a população está passando é superlotação e desconforto, por isso que a população não tem essa percepção de que a SP trans, em seus 30 anos, não vem fazendo o serviço que deveria ser prestado, que a população. Ela aponta que tem este problema, ela precisa ir para TV Globo para apontar que a linha do Jardim das Oliveira Guaianases, não tá cumprindo partida que a 2 transportes é a empresa que menos cumpre partidas de São Paulo são dados que a SP trans tem, dados que vocês têm no sim, porque eu já trabalhei no coc de uma empresa de ônibus de São Paulo e eu sei que vocês têm como analisar isso. E ainda permitem que a população ande em ônibus lotado, se o se o serviço de transporte ainda é sob demanda, quanto mais lotado, melhor, e você só colocam um ônibus a mais quando já tá no limite do vidro estourar a porta do ônibus, então, a SP Trans não está cumprindo muito com as suas obrigações em melhorar o transporte de São Paulo e neste caso, a gente sabe, vocês não operam o ônibus, vocês gerenciam o transporte e como gerenciadora, é importante que vocês vejam como o transporte está sendo oferecido à população, como que a população está percebendo esse transporte e melhorar as partidas de ônibus. A gente teve redução. Eu já estou finalizando, está prometo, tá é? E nisso eu coloco mais uma vez. Vocês precisam analisar a programação das linhas e as frotas, principalmente porque aqui a gente teve crescimento de conjunto habitacional. Só que as partidas são antigas, desde a desde a pandemia, e eu tenho bastante morador aqui. Moradores de outras cidades, né? A gente tem diversos problemas de lotação falta de ônibus, quebra, a Cassandra já comentou do elevador. Aqui a gente teve um caso de um passageiro há um tempo atrás que o elevador despencou no Vila Holanda, e o mesmo ônibus continua operando com elevador ruim e eu já peguei o mesmo veículo e a gente fica vendo esses dados bonitos, mas que a gente não vê na realidade. Por fim, prometo, pergunta sobre a troca dos ônibus, sobre a troca da Transwolf e da opibus, que, ao que consta, vai ser a partir de amanhã, dia 15, que encerra o contrato dessas empresas. Não foi apontado nessa

reunião, mas eu gostaria de saber porquê, mesmo sendo conselheiro da zona leste, eu tenho contato com o São Paulo inteiro e já chegou mensagem que a Transwolf está tirando o ônibus, já está começando ali uma retirada de veículos. Eu queria saber como que vai ser feito essa transição? Como que a sanse tour, que é a nova empresa operadora, se ela já tem veículos, como que vai ser a relação dos ex cooperados da Cooper pan para essa nova operadora? Porque é, a gente sabe que vocês gerenciam o transporte, e eu acho que isso deveria ter sido pelo menos um informe para a gente, já que vai ter uma mudança muito grande no sistema e vamos combinar que a transwolf opera em 2 áreas operacionais extensas e a população precisa ter pelo menos conhecimento do que vai acontecer. Lamento por ter pouco tempo para fala, mas eu espero que aquele e-mail que eu mandei vocês tragam em uma próxima reunião. Obrigado.

1:58:19 Eduardo Reis – SPTrans: Vamos fazer os 4 já que estão faltando só para a gente já matar todo mundo que está fazendo pergunta e eu respondo todo mundo, por favor, Myrna.

1:58:26 Myrna dos Santos Melo: Boa tarde. Me chamo Myrna Mello, né? Sou assessora técnica aqui da sinoped, Secretaria municipal da pessoa com deficiência. Eduardo, parabéns pela apresentação, foi uma ótima apresentação, mas como a maioria aí já colocou, ficou alguns pontos a desejar e esses pontos que eu queria só recolocar alguns. A Sandra já falou também que é com relação a pessoa com deficiência. A (1:59:00 trecho incompreensível) e a SP Trans, são parceiras...

1:59:09 Eduardo Reis – SPTrans: Myrna, desculpa, o que ia falar. Eu não estou conseguindo te ouvir direito. Se puder, está dando eco no microfone.

1:59:14 José Renato Soibermann Melhem: Está cortando teu som, Myrna.

1:59:14 Myrna dos Santos Melo : Está dando retorno.

1:59:22 José Renato Soibermann Melhem: E agora dá para te ouvir bem.

1:59:24 Myrna dos Santos Melo: Melhor bom, e aí é não? Ontem nós iniciamos uma

formação com, nós vamos dar a formação, né, para todas as garagens, todos os motoristas, todos os funcionários de todas as garagens. Ontem nós iniciamos a primeira turma agora. Só que assim, fica um pouco a desejar, sendo que a sinoped está fazendo parte dela e a SP Trans deixando a desejar. Como está deixando a desejar? Você falou bem e com muito orgulho do layout dos ônibus, só que o layout dos ônibus, a pessoa com deficiência está sentindo um retrocesso, como é esse retrocesso? Hoje nós temos na cidade de São Paulo ônibus que eu não sei dizer se eles são muito antigos ou se eles são atuais, por exemplo, tem um ônibus de piso baixo que não é elevador, é piso baixo, onde a pessoa em cadeira de rodas não entra porque não passa no corredor, ou então tem desse modelo que a cadeira entra, mas para sair ela não sai. Ela tem que sair pela porta da lateral onde aquela porta a gente não usa com acesso. Então, essas coisas estão acontecendo na cidade, na cidade de São Paulo, e aí eu queria fazer esse questionamento, existe essa vistoria para saber quais os ônibus que estão sendo utilizados na cidade de São Paulo e por que está utilizando esses modelos onde não atende toda a população e aí diante disso também entra aquele questionamento da Sandra sobre o espaço reservado, onde nós temos só um espaço reservado dentro do ônibus, onde só cabe embarcar uma pessoa em cadeira de roda, somente nua. Ou seja, se eu sou casada com. Outra pessoa em cadeira de rodas, o meu marido fica ou eu fico, né? E aí ontem, nessa, nessa primeira turma que nós fizemos, os motoristas me questionaram, eu sou uma das instrutoras, nessa formação, e os motoristas me questionaram a seguinte situação, Myrna, eu estou em outro ônibus da linha daquele dia, à noite, tem 2 pessoas em cadeira de rodas para embarcar nesse último ônibus. O que que eu faço? Eu também não sei, eu não sei. Eu não sei responder isso para o motorista, então eu gostaria de uma resposta da SP trans com relação a isso. Outra coisa é o treinamento que a respeito está oferecendo para o motorista é, nós temos desencontros de informações com relação ao embarque da pessoa com deficiência, onde uns falam que têm que embarcar de uma forma, a outra garagem fala que tem que embarcar de outra forma, né? Enquanto aqui na cemitério a gente vai e explica para eles como é o jeito correto e seguro de ensinar. Só que eles viram para nós e falam, mas não foi assim que na garagem me ensinaram. Então queria saber da SP Trans é o que é que está sendo feito com relação aos treinamentos? Um outro questionamento foi, na verdade, a colocação, não é questionamento, um dos motoristas que assistiu à formação ontem, ele era motorista do atende não do (2:02:49 trecho incompreensível) e ele fez a seguinte colocação: O treinamento do motorista do ônibus é diferente do treinamento do motorista do atende. Só

que ele entende que tanto o motorista de um, quanto o motorista de outro pode fazer o serviço de ambos. Então, por que não esse treinamento? O treinamento poderia ser completo para todos os motoristas, por exemplo, um único motorista, poderia receber os 2 treinamentos, porque isso não acontece, né? Porque pode ocorrer dele sair do ônibus para o atende. Como isso ocorre, né? O motorista do atende é dono. Então fica aí também essa colocação para você. Obrigada, tá, pela apresentação e é isso, finaliza.

2:03:3 Dawton Roberto Batista Gaia: Rafaela e Ana Paula.

2:03:52 Rafaela Moreira (Convidado): Vocês me ouvem?

2:03:54 Eduardo Reis – SPTrans: Sim, Rafaela

2:03:57 Rafaela Moreira (Convidado): É, são alguns apontamentos. É, na verdade, eu estou pedindo para o aumento sobre acidentes de ônibus ser colocado em pauta várias reuniões. Há mortes por atropelamentos de ônibus vem crescendo assustadoramente desde 2023. O info siga detalha bem essas mortes. Não é 1 nem 2. São 68 mortes até agora. Eu quero saber se existe um plano de ação, além da reciclagem dos motoristas que efetivamente não está dando certo, porque houve um aumento nas mortes, não é acidente, são mortes. Gostaria de saber se é um plano de ação sobre isso.

2:05:15 Dawton Roberto Batista Gaia: É, terminou Rafaela?

2:05:20 Rafaela Moreira (Convidado): Terminei.

2:05:22 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito obrigado. Ana Paula.

2:05:27 Ana Paula Lima: É boa tarde! Acho que primeiro eu gostaria também de prestar os meus sentimentos a família do servidor José Domingos da Silva, primeiro, parabéns Eduardo pela apresentação. Acho que foi uma apresentação muito boa, com muitos dados, né, que você nos apresenta, eu vou fazer. Eu acho que são mais considerações. Não, não sei se são perguntas, então vou tentar ser breve, o mais rápido possível. Gente é primeiro eu queria a

informação do número SEI da concessão, né? Do SMGO, se vocês têm esse número para gente acompanhar, essa concessão e já dando uma sugestão, se tem alguma previsão de ter um aplicativo do olho vivo, que eu uso muito olho vivo para programar não é onde eu vou, se o ônibus está chegando, se o ônibus eu uso muito o olho vivo e aí também é uma pergunta. Tem muitos problemas de horário, né? Que eu sempre olho detalhes da linha, aí tem quantas partidas vão ser feitas e às vezes, eu acho que a pessoa sai mais cedo, o motorista sai mais cedo e aí eu me programo para o horário que está no site. Só que ele já saiu ou eu chego no ponto, ele já passou, enfim, esses pequenos detalhes que pra gente hoje em dia que consegue ter acesso a essas informações para programarmos, né, para não ficar esperando no ponto. Isso ajuda a gente bastante. E aí, também qual é o critério que vocês estão utilizando para instalação da frota elétrica? Porque eu estava pensando aqui isso na cidade, né, enquanto eu ando assim na cidade, eu fico pensando se vocês poderiam fazer alguma ligação com a pesquisa de ruído na cidade, priorizar a instalação desses ônibus elétricos, onde o ruído nas casas que as pessoas moram do lado, onde tem muito tráfego. É muito tenso, né? Morar em um lugar, por exemplo, que você acorda com a catraca do metrô, tipo é a catraca do ônibus, tipo, é o nosso despertador. Eu já morei num lugar assim que eu sabia que estava chegando de manhã, porque os ônibus começavam a passar, estava ouvindo um barulho e já estava meio era 8 da manhã. Então, se vocês poderiam fazer esse diálogo, por exemplo, na 23 de maio não precisaria de ônibus elétrico. Vamos combinar que ali o fluxo, não tem muitas casas ao redor, mas em lugares que tem casas, por exemplo, a Teodoro Sampaio, que tem muita casa ali, meu companheiro também já morou lá e eu ouvia o bip do bilhete único, nesses lugares, priorizar é essa instalação dos ônibus elétricos. Isso é uma sugestão assim, porque a gente sabe que vai demorar um pouco, não é? Para ter o ideal, que a gente gostaria que todos fossem ônibus elétricos. E aí é, eu acho que primeiro e também ratificar a fala de todos os conselheiras e conselheiros que falaram antes de mim que eu acho que todas as contribuições dos problemas que nós temos foram muito válidas. Eu acho que só para se fossem para dar um toque assim à linha 208 ME, 917M, fica lotada, porque as pessoas pegam ali na Charles Miller para ir até o metrô, a gente não consegue entrar, tá? Então, acho que vocês têm que dar uma olhada aí fora. As linhas que todos os meus colegas e as minhas colegas falaram, e aí a pergunta se a mulher pode descer fora do ponto, num certo horário, né? Tipo, se eu pedir para porque a gente também falou da questão da segurança da mulher que é um tema importante. Se a gente pode pedir mesmo para descer fora do ponto em

determinado horário. E é isso, basicamente, muito obrigada por esse espaço.

2:09:23 Eduardo Reis – SPTrans: Obrigado você. É, vamos lá então. Começando do contexto, Caique, Caique é? É uma resposta rápida, 3064 e 3026. Você já estava, já tinha mandado por e-mail, essa solicitação a gente já estava fazendo o levantamento em campo e fazendo a fiscalização adequada nessas linhas, levantando os dados, é de novo. Eu já tinha feito isso por e-mail esse comprometimento, mas me comprometo novamente a apresentar essa resposta, né? Ou pelo menos enviar essa resposta para você, independente da pauta, é até o dia 29 de março, que se não me engano, é a próxima do CMTT. Transwolf, eu acho que é uma lição de casa aqui para a gente levar e responder também de como será a transição e, principalmente, essa sugestão de informe aos usuários. Eu Concordo. É importante a gente ter essa organização para que todo mundo seja informado sobre isso. Acho que no geral você falou assim um pouco sobre a questão da situação operacional e tudo mais, mas vamos encaminhar isto para você direitinho. A Myrna, como você participou como funcionária da Secretaria, não é? E como estrutura da Secretaria, eu sugiro você a fazer esse encaminhamento na realidade para o treinamento da SP trans que você tem o contato direto, né? Como representante da Secretaria. Essas perguntas que você fez, acho que são super importantes, são apontamentos importantes, mas acho que a formalização disso, deve ser você como agente pública e não como usuária, não é, ou como sociedade civil aqui no CMTT. De novo, acho que grande parte das suas perguntas podem ser respondidas direto pela área de treinamento, que tem acompanhado o treinamento com os operadores também dessa forma. De qualquer maneira, de qualquer maneira, eu vou entrar em contato com eles também. Vou já adiantar que houve a sua participação aqui e que você fez esses questionamentos e sugestões, né? Que vieram dos operadores e a gente tenta chegar nessa resposta o mais rápido possível, tá? A Rafaela sobre o plano de ação dos acidentes. Eu sei que existe, tem até o prate, que é um plano geral e importante que, como o procedimento acontece sempre quando acontece algum acidente junto com os veículos da frota. Mas eu vou tentar me atualizar e ver se tem mais algum outro plano de ação específico por conta desse aumento que você citou e tento chegar numa resposta para você também, tá? Ana Paula, sei do SMJ sim, com certeza, conseguimos. Nós aqui especificamente eu e a superintendente de planejamento, somos os gestores do contrato, né? Eu sou fiscal administrativo, então a gente tem sim o SEI do SMGO, ele é público e eu compartilho com você sem nenhum problema. Até sugiro que a gente possa fazer uma

apresentação em algum momento para vocês, que acho que é um sistema interessante e que tem muita coisa para ser discutida e conversada. O aplicativo, você falou do olho vivo, mas o olho vivo ele está sendo reorganizado, com o SMGO, um dos módulos do SMGO especificamente informações aos usuários e trata de um aplicativo, assim como outro sistema que a gente colocou ali que é a plataforma MaaS, né? É, efetivamente, é a criação de um aplicativo para o usuário de transporte da SP Trans em que tenha todos os serviços. Então, programação, monitoramento das viagens, roteirização, não só transporte público, como integração e pagamento de outros modais de transporte no próprio aplicativo, comunicação com os usuários, os serviços atende, tag e outros que a gente está lançando e vai lançar nesse meio tempo é e depois reclamações, avaliações de viagem, motorista e tudo mais, dentro do mesmo aplicativo, então é um projeto legal aí que tem realmente e que acho que logo vai melhorar essa sua experiência. A gente sabe desses problemas. Esse problema que você citou é algo que a gente sempre usa de case para melhoria do olho vivo realmente. Então, já é uma coisa que está no nosso radar e que a gente já está trabalhando para melhorar, tá? A questão do ruído, a gente teve um alguns estudos, algumas reuniões junto com USP cidades. A Renata kronka, se não me engano, é a coordenadora do USP cidades. Teve uma orientanda dela, doutoranda, que acho que fez uma apresentação para a gente aqui que trabalhava justamente também sobre essa questão do ruído e de um indicador para a melhoria da caminhabilidade e um dos indicadores que ela utilizava era o ruído. A gente teve também, uma outra reunião com 2 pesquisadores, se não me engano, acho que era do MIT, mas eram brasileiros, tem um projeto sobre ruídos, especificamente no transporte público. É, a gente fez um piloto de um sensor de sol, né, para fazer o levantamento de ruídos das cidades e que fossem atrelados ao equipamento embarcado, mas não deu certo esse piloto. O equipamento não funcionou direito, teve problema de levantamento do ruído e tudo mais. Eu sei que existe um trabalho de ruído, se não me engano, pela C-Clima aqui na prefeitura, que está tentando fazer o mapeamento de ruídos como um todo, de vários sensores que a gente tem na cidade, mas ainda não foi finalizado. Então é muito difícil da gente ter um dado concreto do ruído mapeado e geolocalizado, né? É que é o que a gente estava querendo chegar para a melhoria desses indicadores. Então assim, acho que sim, é uma coisa que pode ser colocada dentro da esfera para a gente conseguir colocar. E é um dos ganhos que, obviamente, traz o elétrico. Mas ele não é o primordial, sendo muito claro aqui com você, né? Para atribuição e para alocação desses veículos na frota elétrica. Hoje, até porque não há um dado concreto que a

gente possa utilizar para dar uma decisão baseada em dado efetivamente com relação ao ruído, né? Mas, sim, só para você saber que já houve discussões, já houve conversa, a gente já tentou fazer algumas coisas com relação a isso. Mas eu acho que como um todo, é como planejamento urbano, o ruído ainda é uma coisa difícil da gente conseguir trazer dado e organizar, mas estamos abertos. Se você tiver alguma solução, alguma alternativa, estamos abertos para conversa sem problema nenhum, tá? E as outras duas Linhas, a 971 M e 208 M vamos também dar uma levantada nisso, a 971 M é uma linha que passa perto de casa. Eu conheço bem também ela, a 208 M nem tanto, mas a gente corre atrás de informação e eu tento responder isso para você também. É Santana, não é, a do 208 M. Minha a 917 5 é Morro Grande, Ana Rosa, mas a outra qual que é? Santana não é? Então é isso aí. É então fechado. Eu acho que é isso. Dawton, Michelle é bastante coisa para discutir, bastante lição de casa para a gente, mas acho que foi muito proveitosa. Ana Paula, por favor.

2:16:06 Ana Paula Lima: Só faltou a da mulher pode descer fora do ponto.

2:16:09 Eduardo Reis – SPTrans: Sim, com certeza pode descer fora do ponto em só deixando claro, se não me engano, é das 10 às 5 da manhã, tá? É, pode descer fora do ponto. Só nos corredores que não. Ah, porque por ser centralizados, não é, você não pode jogar. A mulher no meio do corredor central, sem nenhuma infraestrutura, então, só nas linhas que passam por corredores, nos outros corredores que não pode descer fora do ponto, mesmo nesses horários, mas o resto da cidade, tanto mulheres quanto idosos, quanto população trans é, pode fazer essa descida, sim, o desembarque solicitado fora do ponto, tá? É isso não é, Manuel, Manuel fez um joinha ali. Acho que é isso.

2:16:43 Myrna dos Santos Melo: Volta rapidinho. É Eduardo só queria só colocar a situação também da resolução da CPA só para lembrar que eu também gostaria dessa resposta está e você falou.

2:16:55 Eduardo Reis - SPTrans: Claro, por favor, então de novo, se se desse para ser também essa formalização pelo CPA, quanto mais pressão melhor está gente. Eu sendo muito sincero e claro com vocês, então como própria Secretaria de pessoa com deficiência, né? E direitos humanos, né? A Coordenação de pessoas com deficiência, né e mais a Secretaria de

direitos humanos como um todo, acho que é legal a gente formalizar esse tipo de coisa e ter o envio por vocês também disso porque, da mesma maneira, a gente tem um trabalho muito legal com a promoção da igualdade racial e quando houve uma cobrança de vocês, a gente conseguiu agir e fazer muita coisa quando foi formalizado, né? Então, de maneira institucional, é sempre melhor e mais forte.

2:17:38 Dawton Roberto Batista Gaia: Gente, passou bastante tempo do nosso tempo programado, né, planejado. Queria agradecer aqui mais uma vez ao Eduardo, né? E parabenizar Eduardo, a equipe e todos que estão participando aqui e a SP Trans, pelo trabalho que vem que se desenvolvendo, não é? É realmente a apresentação foi muito boa. É eu vou reafirmar, né, todos nós, nas atividades que nós desenvolvemos, nós temos muito o que melhorar com toda certeza, né? E todo o nosso trabalho nós temos muito o que melhorar, é isso. É isso, gente, mais uma vez. Muito obrigado, Edu.

2:18:20 Eduardo Reis – SPTrans: Obrigado, obrigado, Dawton. Obrigado a todo mundo aí pela participação também.

2:18:21 Dawton Roberto Batista Gaia: Espero poder contar com você nas próximas reuniões.

2:18:25 Eduardo Reis - SPTrans: Vamos ter bastante coisa, mas de novo, me comprometo a enviar até o final do mês é, se não me engano, não sei qual que é a nossa próxima reunião. Eu falei 29 de março no e-mail, mas eu não lembrava se era a última sexta-feira, mesmo desse mês ou é em abril, a próxima é, mas depois a gente bater essa data direitinho, até a próxima, com certeza a gente envia tudo para todo mundo, é, a gente vai se falando, talvez eu não esteja com vocês, porque eu vou estar de férias para o final de abril a gente também é humano, mas estamos por aí.

2:18:56 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito obrigado a todos e um bom dia. Bom almoço para.

Todos se despedem.